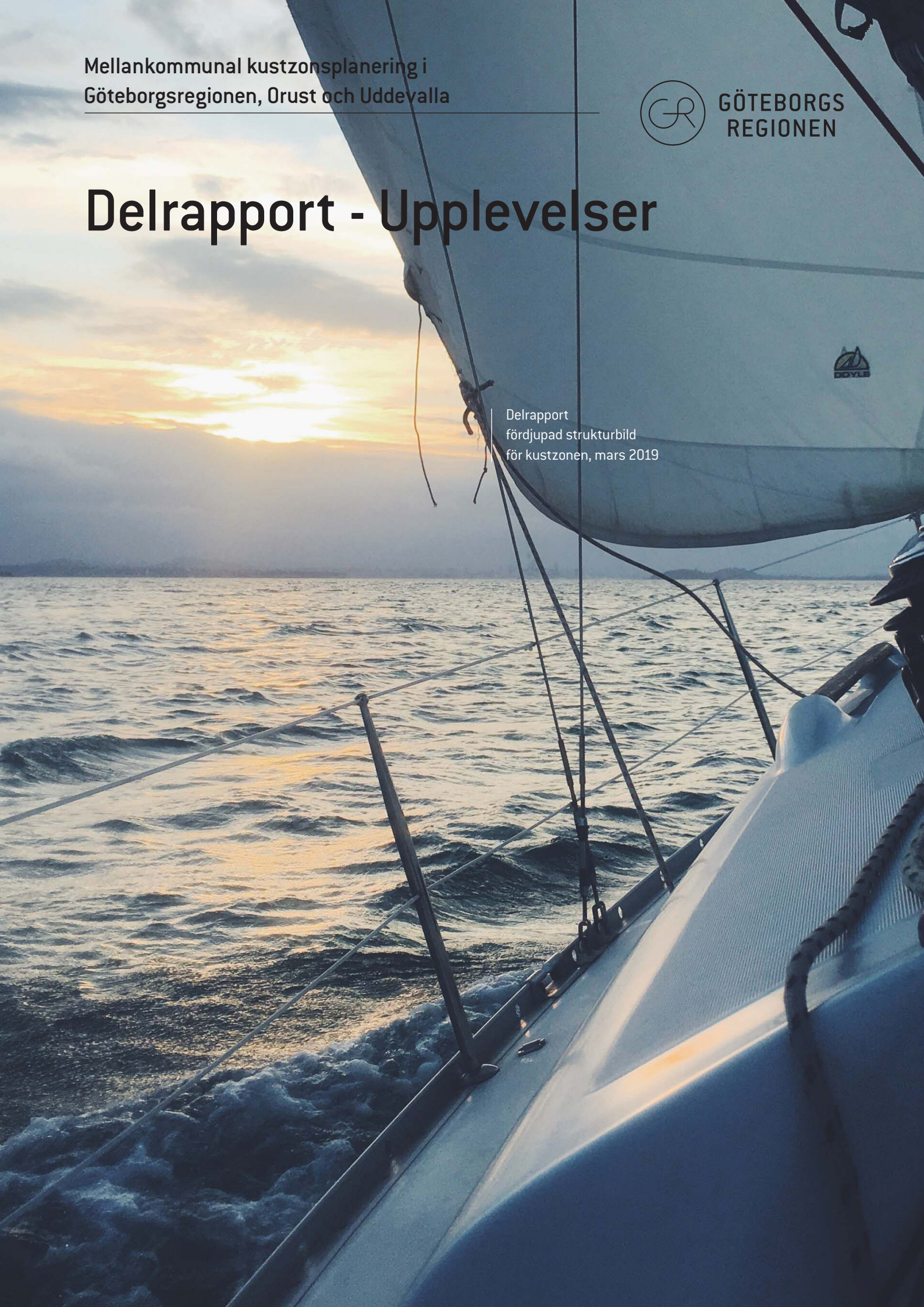
Mellankommunal kustzonsplanering i Göteborgsregionen, Orust och Uddevalla

GÖTEBORGS REGIONEN

Delrapport - Upplevelser

Delrapport
fördjupad strukturbild
för kustzonen, mars 2019



Projektet har finansierats av Göteborgsregionen och de åtta kustkommunerna;
Kungsbacka, Göteborg, Öckerö, Kungälv, Tjörn, Stenungsund, Orust och Uddevalla tillsammans med:

Göteborgsregionen (GR) består av 13 kommuner som har valt att jobba tillsammans. Vi driver utvecklingsprojekt, har myndighetsuppdrag, forskar, ordnar utbildningar och är storstadsregionens röst i Västsverige, bland mycket annat. I våra nätverk träffas politiker och tjänstepersoner för att utbyta erfarenheter, bolla idéer och besluta om gemensamma satsningar. Allt för att regionens en miljon invånare ska få ett så bra liv som möjligt.

Göteborgsregionen 2019
Ev. namn på avdelning/verksamhet
Box 5073, 402 22 Göteborg
gr@goteborgsregionen.se
Layout: Göteborgsregionen

GÖTEBORGS REGIONEN

Innehåll

Inledning 4
Medverkande 4
Arbetssätt 4
Utgångspunkter 5

Planeringsförutsättningar 6
Båtliv 8
Besöksnäring 11

Analys 20
Friluftsliv 22
Det maritima upplevelserummet 23
Viktigt att definiera kustzonens noder 24
Målkonflikter vid hållbar utveckling 26
Båtplatser 28
Samverkan, samordning och kunskapsbyggande 28

Förslag inför framtiden 31
Multifunktionella noder och länkar 32
Båtluffa med hjälp av befintliga transportnätet 34

Framtida utredningsbehov 36
Besöksnäring i samhällsplaneringen 37
Intressekonflikter 37
Digitalisering 38
Delningsekonomi 38
Båtlivets utveckling 38
Samverkan 29

Källförteckning 40

Bilaga 42

Inledning

Den här delrapporten är en sammanställning genomförd av arbetsgruppen Upplevelser inom ramen för det treåriga projektet *Mellankommunal kustzonsplanering i Göteborgsregionen, Orust och Uddevalla*. Delprojektets arbetsgrupp har i enlighet med projektplanens uppdrag kartlagt och analyserat planeringsförutsättningar och framtida utvecklings- och utredningsbehov. Delrapporten är tänkt att utgöra ett kunskapsunderlag för kommunernas kommande planering i kust- och havsområdet. Delrapporten ligger också till grund för den fördjupade strukturbild med gemensamma överenskommelser som tagits fram inom ramarna för projektet. I enlighet med projektets arbetsplan har arbetsgruppen speciellt analyserat följande områden:

- Båtliv
- Besöksnäring

Båtlivsfrågan innefattar såväl frågor kring båtplatsbehov såväl som hur förutsättningar kan skapas för ett framtida hållbart båtliv. Temat besöksnäring handlar om hur den potential för utveckling som finns för besöksnäring i vår kustzon kan förvaltas samtidigt som bevarandevärdena som ligger till grund för den värnas.

Delrapporten är tänkt att utgöra ett kunskapsunderlag för kommunernas kommande planering i kust- och havsområdet. Delrapporten ligger också till grund för den fördjupade strukturbild med gemensamma överenskommelser som tas fram inom ramarna för projektet.

Medverkande

Arbetsgruppen för Upplevelser som framställt denna rapport har utgjorts av representanter från sex (Göteborg, Kungälv, Kungsbacka, Orust, Stenungssund och Uddevalla) av de åtta kustkommunerna som ingår i projektet samt av representanter för Turistrådet Västsverige, 8-fjordar, Västkuststiftelsen, Västarvet, Göteborgs universitet och Göteborgsregionen (GR).

Arbetssätt

Arbetsgruppen för Upplevelser är en av fyra arbetsgrupper inom projektet *Mellankommunal kustzonsplanering i Göteborgsregionen, Orust och Uddevalla*. De övriga arbetsgrupperna är Struktur, Havsanvändning och Miljö. Varje arbetsgrupp har under 2017 träffats månadsvis för att gemensamt höja kunskapen och ställa samman kunskapsläget inom respektive temaområde. Dessa möten utgör en grund till de fyra delrapporter som grupperna framställt.

Projektdeltagarna i arbetsgrupperna representerar flera olika ansvars- och kompetensområden. Bland annat miljö, fysisk planering och näringsliv. Det har bidragit till att flera olika perspektiv kunnat lyftas in i arbetsprocessen. Delrapporterna är sammanställda av ett flertal författare från respektive arbetsgrupp, vilket bidrar till att språket och stilen i rapporten kan variera något. Rapporten har slutredigerats av projektledningen.

Utgångspunkter

Utgångspunkten för arbetet inom arbetsgruppen för Upplevelser har varit att öka tillgängligheten till hamnen och till upplevelserummet i stort, för olika grupper och genom digitala samt andra innovativa lösningar. Detta behöver ske med utgångspunkt i premissen att kustzonen består av känsliga miljöer med begränsade resurser. Balansen mellan utveckling och bevarande blir således ett viktigt perspektiv i rapporten. Det speglar dagens utvecklingstrender och kravet på att utveckla och implementera Agenda 2030 och andra hållbarhetsmål och strategier.

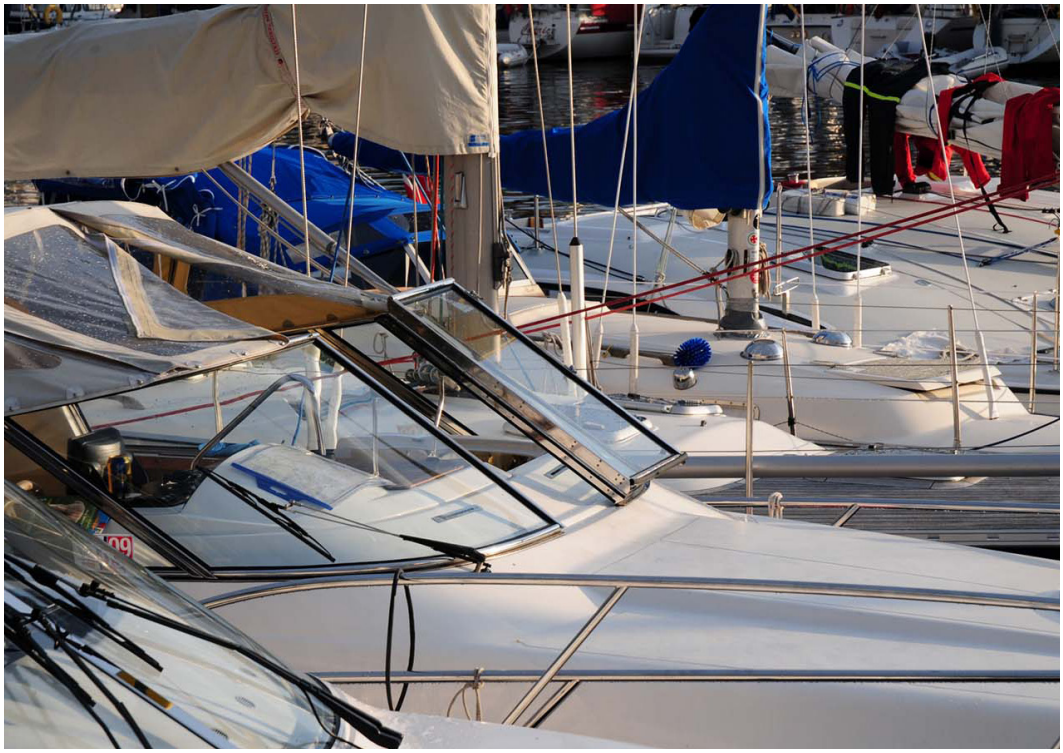
Det specifika syftet med upplevelsegruppens arbete är att beskriva och analysera förutsättningar för en mellankommunal hållbar utveckling i kustzonen med specifikt fokus på båtliv och besöksnäring (turism). Rapporten innehåller en kartläggning och nulägesanalys av kustzonens båtliv och besöksnäring, som separata fenomen, men vi ser också en rad intressanta överlappningar och synergier värda uppmärksamhet. Vår analys av nuläget och våra förslag på hur framtidens båtliv och besöksnäringen bör utvecklas, tar sin utgångspunkt i Agenda 2030 och andra regionala och lokala hållbarhetsmål.

Planeringsförutsättningar

I detta avsnitt är syftet primärt att beskriva övergripande förändringskrafter och trender inom båtliv och besöksnäring. Då dessa inte är isolerade från samhällsutvecklingen i stort vill vi inledningsvis kort beröra generella trender i samhället.

Utgångspunkten är Sveriges Kommuner och Landstings (SKL) fem förändringskrafter och 13 trender som påverkar det kommunala uppdraget. De fem övergripande förändringskrafterna är: globalisering, låga födslotal och en åldrande befolkning, klimatförändringar, teknikutveckling och värdeförskjutningar. De 13 trenderna rör minskat lokalt och regionalt handlingsutrymme, stigande förväntningar på välfärden, hårdare konkurrens om kompetens, ökad polarisering, ökad bostadsbrist, ökat fokus på landsbygden, förändrat medielandskap, minskad tillit, ökade möjligheter att effektivisera med ny teknik, ökat kommunalt fokus på integration, ökad osäkerhet i världen, fler geopolitiska konflikter, samt en utveckling där samhället går från att vara ett kunskaps- till nätverkssamhälle (Sveriges Kommuner och Landsting 2018). Flera av förändringskrafterna och trenderna har direkt bäring på båtlivets och besöksnäringens utveckling och vi återkommer därför till dem i avsnitten nedan.

Utöver förändringskrafter och trender är det viktigt att betona det ökade kravet på hållbar utveckling och vikten av att kustzonsprojektet förhåller sig till såväl globala, nationella, som regionala och lokala hållbarhetsmål. Dessa utgör viktiga planeringsförutsättningar och ett ramverk i den aktuella rapporten.

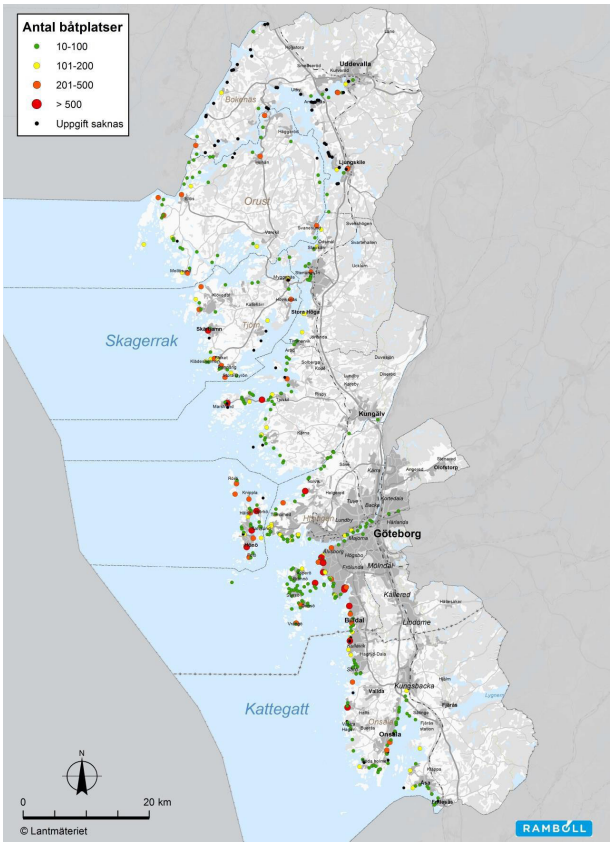


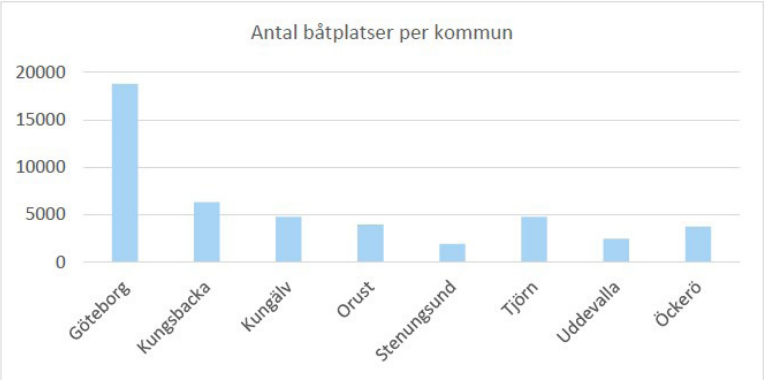
Båtliv

Sverige är ett av världens mest fritidsbåtstäta länder (SweBoat 2018). Båtlivet sker under en kort säsong i känsliga naturmiljöer, vilket gör påverkan på miljön till en särskilt kritisk faktor. Läs mer om miljöpåverkan från båtlivet i delrapporten från arbetsgrupp Miljö. Viktiga aktörer för båtlivsrelaterade frågor är intresseföreningar som Båtbranschens riksförbund SweBoat, Riksföreningen gästhamnar Sverige samt offentliga verksamheter som Havs- och vattenmyndigheten och Sjöfartsverket.

Den del av upplevelsegruppens uppdrag som handlar om båtliv, har utlokaliserades till en konsult. Detta avsnitt rymmer därför en sammanfattning av konsultrapporten Båtplatser och framtidens hamnar och båtliv, men också några kompletterande reflektioner från projektgruppen. Konsultens uppdrag var tudelat. Med utgångspunkt i nuläget beställde projektet dels en båtplatsinventering och dels en framtidsspaning och en beskrivning av möjliga alternativa lösningar för ett framtida hållbart båtliv.

I konsultrapportens avsnitt *Kartläggning av befintliga båtplatser* beskrivs befintliga hamnar, med hänsyn till befintliga båtplatser, ägandeform, vinterförvaring/hantering, gästplatser, service och miljöfaciliteter. Sammanställningen visar att det i berörda kommuner finns 515 småbåtshamnar med mer än tio platser, som tillsammans har cirka 46 700 båtplatser. Cirka 3 800 av dessa är gästplatser. Den typiska småbåtshamnen i projektområdet har mindre än 100 platser och drivs ideellt som en ekonomisk förening. Man konstaterar att kartläggningen inte är komplett och refererar till en liknande och mer fullständig sammanställning som gjorts av Kungälvs kommun i juni 2017, där en kombination av telefonsamtal och platsbesök utgjorde en mer heltäckande metodik.





Figur. Samtliga småbåtshamnar fördelade efter storlek.

I Rambölls rapport redovisas i vilken utsträckning hamnarna i de åtta kommunerna kan erbjuda gästplatser till båtar på tillfälligt besök. Enligt Ramböll uppgår antalet gästplatser till minst 3 800 stycken, en uppgift som är något osäker då flera av de tillfrågade hamnarna inte kunde ge någon exakt uppgift på hur många gästplatser man har till förfogande. Ett intressant komplement till dessa uppgifter kan därför vara Tillväxtverkets och Riksföreningen Gästhamnar Sveriges sammanställning av antalet privata övernattningar i landets gästhamnar. Som framgår av tabellen nedan står Västra Götaland för hela 41 procent av landets totala övernattningar i gästhamnar 2017. Antal nätter som en gästande båt har legat vid en gästplats uppgår till knappt 149 000 nätter och det totala antalet personer som spenderat en eller flera nätter i en gästhamn uppgår till drygt 387 000 personer.

Län	Antal båtnätter	Antal personer	Andel i procent
Västra Götaland	148 891	387 117	41%
Stockholm	65 374	169 972	18%
Skåne	41 399	107 637	11%
Kalmar	29 239	76 021	8%
Blekinge	17 732	46 103	5%
Södermanland	17 239	44 821	5%
Gotland	8348	21 705	2%
Östergötland	8256	21 466	2%
Halland	6919	17 989	2%
Västernorrland	4175	10 855	1%
Uppsala	3641	9467	1%
Gävleborg	3243	8432	1%
Norrbotten	3081	8011	1%
Värmland	2752	7155	1%
Västmanland	1117	2904	0,3%
Västerbotten	797	2072	0,2%
Örebro	319	829	0,1%
Jönköping	253	658	0,1%
Dalarna	206	536	0,1%
Hela landet	**362 981**	**943 751**	**100%**

Båtnätter samt gästnätter i gästhamnar, privata fritidsbåtar per region 2017.
Källa: Tillväxtverket/ Riksföreningen Gästhamnar i Sverige

*Östergötland inkluderar gästhamnar från Jönköpings län
** Västmanland inkluderar gästhamnar i Dalarna som ingår i Strömholms kanalsystem

I konsultrapportens avsnitt *Framtidens hamnar och båtliv* görs en analys av dagens båtliv, vilken i sin tur genererar en diskussion kring framtida utmaningar kopplade till behovet av beteendeförändringar, friluftsliv och turism, teknikens utveckling samt hållbar utveckling. Man menar att de två senare innebär krav och möjligheter för hamnanläggningarna och de två tidigare inriktar sig på förändringar och krav för brukaren. Det konstateras att det inte finns ett tydligt koncept för den framtida hamnen utan det beror på dess läge, vilken målgrupp den vänder sig till och vilka ägarförhållanden som råder.

Upplevelsegruppen har genom kontakt med generalsekreteraren för Riksföreningen Gästhamnar Sverige, Dick Netterlid, fått en bild av hur föreningen ser på framtidens båtliv vad gäller båtägande och gästhamnar. Ungefär 80 procent av Sveriges gästhamnar är idag anslutna till Riksföreningen Gästhamnar Sverige. Medlemmarna består av kommunala, privata och båtklubbsdrivna gästhamnar. Branschen tror att intresset för båtlivet och de strandnära destinationerna kommer att öka. Marknaden för begagnade båtar ökade något under 2017 efter några år med nedgång. Framtiden för Sveriges cirka 420 klassificerade gästhamnar ser ljus ut då intresset ökar för att ligga i en trygg och säker gästhamn med alla bekvämligheter.

Dick menar att båtägaren idag är en kund som önskar fullservice. Kunden vill kunna lämna nyckeln till någon fullservicemarina på hösten och hämta ut båten på våren, servad och klar för sjön. För gästhamnarna kommer framtidens båtägande att innebära att de behöver anpassa sig både till lite större fritidsbåtar men också till mindre och fler trailerburna båtar. Anpassningar som kan behövas är exempelvis investeringar och krav på bra och säkra båtramper, större båtplatser, lyftmöjlighet vid kaj samt parkeringsplatser för trailerbilar. Intresse ökar inte bara för större fritidsbåtar utan också för hyrbåtar modell större vilket ställer krav på hamnarna vad gäller angöring, djup och hög servicenivå.

Riksföreningen gästhamnar ser att det svenska båtlivet kommer att behöva mer yta och anpassningar till de krav och utmaningar vi står inför med att bedriva en säker, trygg och hållbar gästhamn. Det finns utmaningar i form av bland annat fler regelverk, tillsynskrav och gästers krav på organisation och ökad bekvämlighet i hamnen. Det finns ett ökat intresse för bostadsbyggande i anslutning till kajer och hamnar, vilket Dick menar kan medföra konsekvenser i form av minskad service och minskade förutsättningar för att bedriva en professionell maritimt certifierad gästhamn med serviceverksamhet på destinationen, vilket också påverkar övriga näringar. Det behöver finnas med som en aspekt i planeringen.

Ekonomin för gästhamnarna är annan fråga som ses som en utmaning. Av den ekonomi som landar i gästhamnen kommer bara till 20 procent hamnen till gagn, resterande 80 procent hamnar hos destinationen. Det påkallar en diskussion om vem som bör bära investeringar i hamnen.

> **”Vi tror att det i en framtid kommer att behövas en rejäl revidering och uppdatering av arbetet med de befintliga gästhamnarna och de lokala fritidsbåtshamnarna. På vissa geografiska platser behövs fler hamnar och båtplatser och på vissa platser är det bra som det är. Idag kan man också, om man planerar rätt i drifs/anläggningssammanhang, samnyttja platser och färmed öka båtanlöp/gästnätter utan att bygga nytt, då det i de flesta fall är samtidigt mycket känsliga miljöer.”**
>
> Dick Netterling, Generalsekreterare
> Riksföreningen Gästhamnar Sverige

Besöksnäring

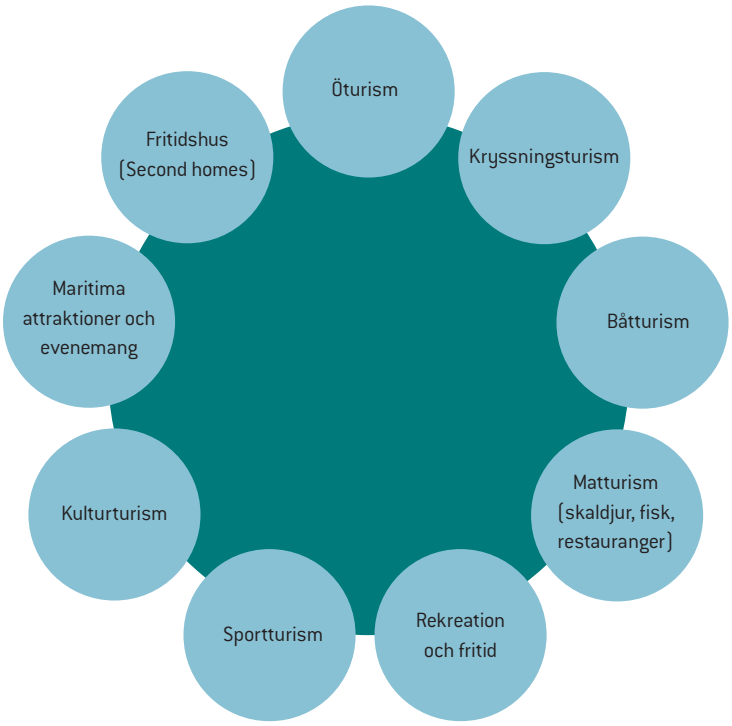
Kusten har sedan långa tid tillbaka varit ett populärt besöksmål och fortsätter att vara så oavsett vilka trender som uppstår inom turism eller friluftsliv. Nyhetskanalen CNN placerade för några år sedan Bohusläns skärgård på plats sju på 10 i topp-listan över naturområden att besöka i världen. Detta visar på hur stora värden vår kust har för både besöksnäring och människors möjlighet att uppleva en kvalitativt god rekreation.

Bohuslän och Hallands kustområden är värdefulla ur perspektiven rekreation och friluftsliv. Det är också råvaran för den allt mer växande besöksnäringen. Det kommer mängder av besökare till vår kuststräcka. Den stora tillströmningen av besökare är positiv för näringslivet men frestar på råvaran (kusten) genom att påverka miljön och lokalsamhället, inte minst under sommaren. Dessutom krävs att kommunerna planerar för många besökare och i översiktsplaneringen tydligt pekar ut vilka områden som ska utvecklas eller behöver tas särskild hänsyn till. Hänsyn måste tas till anläggningar både på land och i vatten samt inte minst människors behov och välbefinnande. Besöksnäringen är en av de branscherna som ökar mest i Sverige, både vad gäller tillväxt, omsättning och sysselsättning. Ju bättre hushållsekonomi vi har desto mer och oftare reser vi, både nationellt och globalt. Från Indien och Asien förutspås resandet öka mest de närmaste åren då de länderna har en snabb utveckling med ekonomisk tillväxt och högre medelinkomst som följd. Detta påverkar det globala resandet även till Sverige och är en aspekt som måste vägas in i planeringen av besöksnäringens utveckling. Även vårt eget resande, alltså att semestra i Sverige, har ökat de senaste åren och trenden förutspår att den fortsätter att öka.

Det sammanlagda ökandet av resandet ställer högre krav på den kustnära besöksnäringen. Kust och hav har sedan turismens start alltid varit en primär och stark reseanledning, framförallt under sommarmånaderna. För att klara av trycket under högsäsong och ökningen måste det turistiska utbudet matcha efterfrågan och tillgång på ett hållbart sätt och bevarandet av naturens värden. Kravet och behovet från turisterna är att semestern ska erbjuda samma höga standard som vardagen, vilket ställer högre och högre krav på digitalisering, serviceutbud och miljömedvetenhet. Delningsekonomin kommer enligt trendanalyser att erbjuda fler och fler alternativ även för besöksnäringen och turisterna blir mer och mer medvetna och erfarna resenärer.

Besöksnäring – karaktäristika

I den här rapporten utgår vi ifrån fenomenet turism i kustzonen i betydelsen: ”Rekreationsaktiviteter som inbegriper en resa hemifrån och som är belägna i eller fokuserar på marina miljöer (marina miljöer definieras här som vatten som är salthaltigt och tidvattenpåverkat)” (Orams, 2002). Som framgår av figuren nedan ingår en rad olika rekreationsaktiviteter, bland annat båtliv, i begreppet.



Figur. Kust- och maritim turism (Lundberg, 2015, baserat på International Coastal and Marine Tourism Society)

I ekonomiska termer är besöksnäringen den näring som bidrar till turismkonsumtionen. Turism definieras och mäts således primärt utifrån konsumtionssidan. Besöksnäringen består av flera olika branscher. De största är hotell och restaurang tillsammans med andra typer av logi, transporter och varuhandel. Kultur, sportaktiviteter och rekreation är andra betydande delar av näringen.

Ytterligare en viktig aspekt är strukturen på näringens företag avseende storlek och driftsform. Besöksnäringens företag är ofta små eller mycket små, men det finns också några mycket betydelsefulla stora aktörer. Till skillnad från många renodlade tillverkningsföretag finns ett starkt ömsesidigt beroende mellan företagen. De kan både konkurrera och komplettera varandra på samma gång. En besökares totalupplevelse bygger på en sammansättning av tjänster och produkter från ett antal både stora och små leverantörer.

Besöksnäringen är en nätverksbransch, där aktörer som traditionellt inte räknas till besöksnäringen får en allt större betydelse. De stora förändringskrafterna, inte minst digitaliseringen och det ökade kravet på en hållbar utveckling, utgör viktiga förklarande faktorer. Besöksnäringens struktur ställer höga krav på samverkan mellan olika funktioner. I den maritima kustzonen finns en rad exempel på samverkansprojekt, exempelvis Ett enat Bohuslän.

De offentliga aktörernas roll

Besöksnäringens aktörssystem breder även ut sig i ett komplext horisontellt nätverk av offentliga intressenter som på olika vis är avgörande för besöksnäringens utveckling på ett långsiktigt och hållbart vis. I statens offentliga utredning *Ett land att besöka* (SOU 2017:95) definierar man fem övergripande kluster i det horisontella aktörssystemet;

kompetensförsörjning, utveckling/innovation/forskning, marknad/tillväxt/företagande, infrastruktur, samt tillstånd och tillsyn.

Besöksnäringen är i hög grad sammanlänkad med offentliga strukturer. Varför är det så, när andra näringar inte ges samma prioriteringar? Hur man som kommun vill engagera sig i besöksnäringsfrågor är i grund och botten en lokalpolitisk fråga, men det stora flertalet av Sveriges kommuner lägger i någon form resurser på att stötta turismutveckling som en viktig näring med stor potential att skapa tillväxt, inte minst när traditionella näringar har lönsamhetsproblem. Speciellt viktig anses besöksnäringen vara för landsbygdskommuner/pendlingskommuner, där turismen kan bidra till att levandegöra samhällen. En annan viktig förklaring till att kommuner och regionen investerar resurser i utvecklingen av besöksnäringen har att göra med turismens karaktär och det faktum att det är platsen och dess natur- och kulturlandskap som förädlas till turistiska produkter. Med detta sagt förutsätter besöksnäringens hållbara utveckling att näringens anspråk, behov och utvecklingsmöjligheter synliggörs i kommuners planeringsarbete. Det handlar om att besöksmål, aktiviteter och upplevelser i regionen förutsätter tillgång till mark- och vattenområden samtidigt som den unika attraktiviteten oftast ligger i de höga naturvärdena, vilket innebär etablering i känsliga miljöer (inte minst i en kustzon). En hållbar utveckling av besöksnäringen är dessutom beroende av anpassad infrastruktur, exempelvis kollektivtrafik och det blir därmed viktigt att besöksnäringen synliggörs i översiktsplanearbete och andra övergripande strategi- och visionsarbeten inom samhällsplanering. Ytterligare en viktig förklarande faktor till det kommunala och regionala engagemanget i turism- och besöksnäringsfrågor, har att göra med att turism anses bidra till platsers ökade attraktionskraft, något som i sin tur anses stärka platsens varumärke och därmed bidra till en positiv samhällsutveckling (Syssner, 2012).

SKL:s besöksnäringsundersökning (2018) visar att besöksnäringsfrågorna blir allt mer av strategisk karaktär för kommunerna. Under de fyra decennier som besöksnäringsfrågorna engagerat svenska kommuner kan man ses en tydlig förskjutning från kultur/fritid till näringsliv, vilket i sin tur speglar turismens förändrande betydelse som inkomstkälla och varumärke i kommuner och regioner. Som framgår nedan är dock turismens värde en inte helt okontroversiell fråga, en studie som SKL gjort visar dock att kommuner som har en besöksnäring uppvisar en stark dagligvaruhandel, ett diversifierat näringsliv och en god servicegrad, högt nyföretagande, hög sysselsättningsgrad, lägre arbetslöshet och en kraftig prisutveckling på småhus. Det senare kan dock även tolkas som en problematisk utveckling då vissa grupper utestängs från bostadsmarknaden, vilket i sin tur kan försvåra upprätthållandet av ett levande samhälle.

Utöver själva besöksnäringen, det vill säga de aktörer som producerar och säljer produkter och tjänster (upplevelser) inom turism, behöver vi förstå besöksnäringens bredare nätverk av aktörer som på olika vis verkar för utveckling och tillsyn i näringen. Man kan prata om ett besöksnäringens aktörssystem som dels ett vertikalt flernivåsystem och dels ett system som breder ut sig och integreras med andra system i samhället på en horisontell nivå. I besöksnäringens vertikala aktörssystem finner vi bland annat lokala, regionala, nationella och överstatliga (EU; Blue Growth) intressenter vars syfte är att främja besöksnäringens hållbara utveckling.

I Västra Götaland är det helägda bolaget Turistrådet Västsverige som har till uppgift att utveckla och marknadsföra Västsverige som destination genom att vara en plattform för samverkan. Regionens vision för besöksnäringen är att ”Västra Götaland ska bli Skandinaviens mest besökta, uppskattade och inkomstbringande turismregion år 2020” (Turistrådet Västsverige affärsplan 2018-2020). Det regionala turistrådets verksamhet grundar sig i sin tur på Västra Götalandsregionens vision ”Det goda livet” och

VG-2020-strategin (Västra Götalandsregioen 2013). Turistrådet Västsverige arbetar med tre strategiska temaområden; mat, natur och kultur, inom vilka man fokuserar på utvalda och starka evenemang och reseanledning, varav ett flertal har direkt bäring på turism och besöksnäring i kustzonen: skärgården, öarna och fiskesamhällena, fisk och skaldjur, naturområden, båtliv, vandring, cykling, paddling och fiske. Liknande prioriterade området att utveckla och marknadsföra hittar vi på nationell nivå hos Visit Sweden, ett bolag som till hälften ägs av staten genom näringsdepartementet och till hälften ägs av besöksnäringen genom Svensk Turism AB. Visit Swedens uppdrag är att löpande kommunicera Sverige som turistland utomlands, samt att marknadsföra och samla aktörer inom områden med potential att öka intresset för Sverige.

Maritim turism definieras som ett av de viktigaste maritima utvecklingsområdena i Västra Götalandsregionens maritima strategi. Ett mål i Västra Götalandsregionens handlingsplan för maritimt näringsliv 2016-2019 är att ”Skapa ett attraktivt besöksmål med produkter och reseanledningar över hela året i kustområdena och inlandsvatten i Västra Götaland. Maritim besöksnäring ska vara synliggjord i lokal detalj- och översiktsplanering inom de kommunala kustplaneringsprocesser som pågår”. Konkret innebär det att strategin ställer sig bakom och verkar för att aktiviteterna som relaterar till maritim turism, i Turistrådet i Västsveriges affärsplan, genomförs, verkar för att maritim besöksnäring synliggörs i lokal detalj- och översiktsplanering, verkar för att skapa förståelse för den maritima besöksnäringens omfattning i Västra Götaland, det vill säga, det sammanlagda värdet av den maritima besöksnäringen, antalet sysselsatta, effekter på andra näringar och dess betydelse för lokalbefolkningen, verkar för produktutveckling och innovation inom måltidsturism, upplevelser och kunskap/vetenskapsturism, samt verkar för att bredda utbudet av aktiviteter i syfte att utveckla nya säsonger.

Besöksupplevelser – Vad gör besöksnäringen?

Upplevelser och attraktionskraft är centralt för den konsumtion och produktion som sker i besöksnäringen. I praktiken handlar det om en förädling av geografiska områden till turistiska produkter.

I dag handlar besöksnäring mycket om att uppleva och göra, inte bara besöka en plats. Intressanta, spännande upplevelser och ett brett urval av aktiviteter skapar välbesökta och populära besöksmål. Upplevelserna kan vara verkliga eller digitala med utgångspunkt i den specifika platsen och dess kulturella och naturliga resurser. Guidningar till fots och på vattenvägar eller i luften, klättring, paddling, dykning, vandringar är några exempel på upplevelser och aktiviteter som ligger i tiden. Syftet med digitala upplevelser är att förhöja besöksupplevelsen och fördjupa berättelsen om platsen.

Upplevelser och aktiviteter lockar både inhemska och utländska besökare och kan oftast utövas året runt. En turistdestination är en avgränsad geografisk enhet där hänsyn måste tas till flera olika faktorer för att få till stånd en hållbar turismutveckling. Först och främst är turistdestinationen ett lokalsamhälle där andra ekonomiska, sociala, kulturella och ekologiska strukturer existerar och processer pågår. Dessa kan antingen komplettera eller strida mot turismutvecklingen och därmed leda till konsensus eller konflikter kring nyttjandet av resurser (t.ex. Mowforth och Munt, 2015). Ur ett turistperspektiv är turistdestinationen emellertid i första hand en turistprodukt bestående av tjänster, handfasta produkter och infrastruktur, vilka konsumeras under en begränsad tidsperiod. En förutsättning för framgångsrika turistdestinationer är att offentliga och privata aktörer agerar och samverkar för turismutvecklingens bästa (Davidson och Maitland, 1997).

I en hållbar förvaltning av kusten måste vård och underhåll av kulturmiljöer ses som en

investering i besöksnäringen och inte en kostnad i den statliga kulturbudgeten. Skyddsföreskrifter och detaljplaner kan inte ses som ett hinder för utveckling utan ett sätt att säkerställa att ekonomiskt viktiga värden förvaltas. Bevarade kulturmiljöer skapar kollektiva värden som måste balansera upp den privata fastighetsägarens egenintresse. Kulturmiljöer kan ibland uppfattas som områden som står vid sidan av utvecklingen och skall bevaras för framtida generationer. Det är sant men i kulturmiljövårdens strategidokument poängteras att kulturmiljöer skall både bevaras, brukas och utvecklas. Kulturmiljöer utan brukare och funktion tappar både sin legitimitet och delar av sin autenticitet. Utan intäkter blir förvaltningen en utmaning som belastar den begränsade allmänna finansieringen via Länsstyrelsens bidrag till byggnadsvård.

Utveckling av kulturmiljöer kan tyckas märkligt men ofta är det en kulturmiljös möjlighet att få en ny funktion som är den bästa lösningen för ett långsiktigt bevarande. Transformationen av byggnaden till en ny funktion skall naturligtvis ta sin utgångspunkt i de kulturhistoriska värdena. Om den nya funktionen gynnas av de kulturhistoriska värdena och byggnadens autenticitet kan det i bästa fall uppstå en situation där byggnaden bevaras och tillför både sociala, ekologiska och ekonomiska värden till dagens samhälle.

Det område som ofta lyfts fram inom utvecklingsperspektivet är besöksnäringen. Kulturturismen är en snabbt växande sektor. Den är platsbunden och besökarna värderar ”äkthet” och historiska miljöer högt. Kustens kulturmiljöer är vid sidan av dess naturmiljöer de bilder som används för att sälja in kusten till besökare.

En hållbar förvaltning av kulturmiljöer innebär också en avvägning mellan turistisk exploatering och livsmiljö för lokalsamhället. På flera platser längs kusten ser man tendenser till överexploatering som driver upp fastighetspriser, tvingar bort lokalbefolkningen och skapar en ’främmande” miljö utan koppling till den autentiska kustkulturen. En hållbar förvaltning måste innebära att intäkterna från besöksnäringen i större utsträckning stannar i lokalsamhället och kan återinvesteras lokalt snarare än att försvinna från kommunen till aktörer från andra delar av landet eller från andra länder.

Värdet av den maritima besöksnäringen

Det globala resandet kommer enligt prognoser att öka med ungefär tre procent per år fram till 2030. Sverige förväntas ha goda möjligheter att få del av denna tillväxt. I takt med att intresset för Sverige som turistland ökar, visar prognoser att besöksnäringens betydelse för svensk ekonomi blir allt viktigare (Tillväxtverket).

Kustområdena i Europa attraherar mer än en tredjedel av all turism och omsätter 183 miljarder Euro i bruttovärde och har 3,2 miljoner anställda (inklusive kryssningstrafiken). Detta gör maritim turism till den största aktiviteten inom den maritima ekonomin och utgör en tredjedel av den maritimt baserade ekonomin (EU Kommissionen 2014).

Tillväxtverket publicerar varje år rapporten Fakta om svensk turism (se motsvarande för UNWTO). I rapporten från 2017 konstateras att Sverige hade 1,4 miljoner fler gästnätter under 2017 jämfört med fjolåret. Västra Götaland hade näst flest gästnätter i Sverige och stod för 16 procent av totalen 2017 medan Halland stod för cirka 4 procent.

Den totala turismkonsumtionen i Sverige ökade med 21,8 miljarder kronor eller 7,4 procent under 2017 och uppgick till 317 miljarder. Turism och resande står för en oförändrad och stabil relation till BNP och steg svagt till 2,8 procent under 2017. Förändringar i andelarna har snarare att göra med upp- och nedgångar i ekonomin i stort än med upp- eller nedgångar inom turismen som sådan.

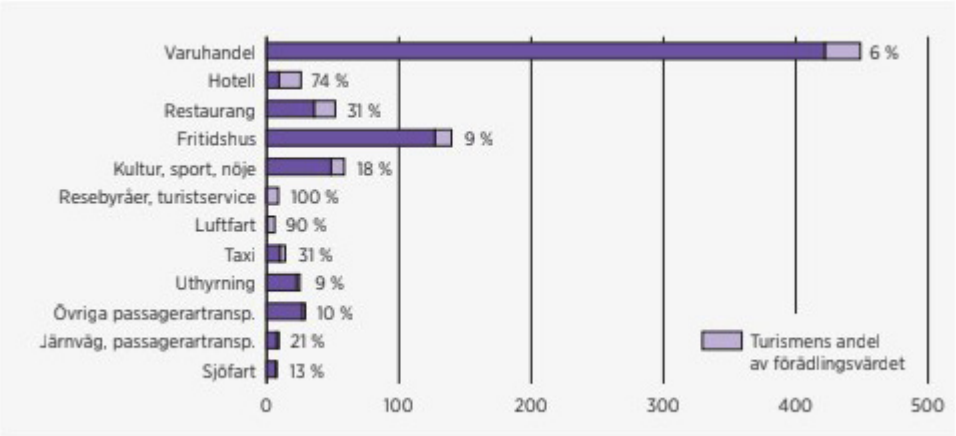


Diagram. Totalt förädlingsvärde i miljarder kronor och turismens andel för olika branscher 2017 (Tillväxtverket/SCB)

Antalet sysselsatta inom turismsektorn uppgick till 175 800 under 2017, vilket var en ökning med 6,4 procent jämfört med året innan. Under 2017 tillkom 10 600 nya jobb inom turismen (mätt som genomsnittligt antal anställda under året). Sysselsättningstillväxten inom turismen har varit särskilt stark under de två senaste åren och visar på en betydligt högre tillväxttakt jämfört med den totala sysselsättningen i Sverige. De flesta som är sysselsatta inom turism arbetar inom hotell och restaurang. (Tillväxtverket 2017)

Besöksnäringen är arbetskraftsintensiv vilket innebär att ökad omsättning snabbt leder till nya jobb. Dessa jobb går ofta till ungdomar samt människor lite längre från arbetsmarknaden. För många är besöksnäringen inkörsporten i arbetslivet. Utbildning och inskolning erbjuds ofta av arbetsplatsen varför ingen direkt arbetslivserfarenhet eller utbildning krävs men i vissa fall är efterfrågad.

Besöksnäringens utveckling mäts bland annat i gästnätter, alltså antalet kommersiella övernattningar. Inkvarteringsstatistiken för 2017 visar på en positiv utveckling för svensk besöksnäring generellt och en markant ökning för bland andra kustkommunerna i Västra Götaland (Turistrådet Västsverige, SCB) och Kungsbacka.

Vad gäller turismen i kustkommunerna inom det aktuella projektet så visar gästnattsstatistiken att Västra Götaland är näst största region med 16 procent av den totala andelen gästnätter, vilket motsvarar 10 miljoner gästnätter år 2017 och en ökning med 2 procent jämfört med 2016. Samtidigt visar Hallands län på en liten minskning med 1 procent. (Tillväxtverket).

Besöksnäringens tillväxt (exportvärde, sysselsättning m.m.) är emellertid endast en aspekt när hänsyn behöver tas till samhällets hållbara utveckling (se ovan om intressekonflikter). Som ett exempel kan nämnas Island som sedan 2010 haft en ovanligt stark tillväxt. Antalet besökare har ökat från 500 000 till över två miljoner besökare under 2017. Där står turismens andel av BNP idag för nio procent. Samtidigt visar allt fler rapporter att den kraftiga tillväxten sker på bekostnad av en hållbar miljömässig och social utveckling (Reform travel 2018). Det är en utmaning att mäta följa upp hållbarhetsaspekter i besöksnäringen (SOU 2017:95, 223f).

Den maritima turismen i förändring

Precis som för besöksnäringen i stort, så innebär den starka tillväxten, ett antal utmaningar i kustzonen. Besöksnäringens olika delar och funktioner behöver utvecklas i takt med den ökande efterfrågan. Tillgänglighet i form av kollektiva transporter och bristen på kompetensförsörjning är två områden som ofta betonas i diskussionen kring hur besöksnäringen behöver växa i takt med den ökade efterfrågan. Detta är inte unikt för den maritima kustzonen, men frågorna ställs på sin spets i en geografi där avståndet är en kritisk faktor att överbrygga, såväl för att öka besökarnas (hållbara) resande som besöksnäringsföretagens attraktivitet på arbetsmarknaden. Den senare av dessa måste dessutom ställas i ljuset av att bland annat kockar är en yrkesgrupp där det råder akut behov av kompetens.

Ytterligare en viktig trend är nya målgrupper i kustzonen. Båtlivet förändras (se tidigare avsnitt), men det sker även en diversifiering av hur besökare tar sig till och önskar uppleva kusten för fritid och rekreation. En växande kategori besökare i kustzonen utgörs av målgruppen husbilsägare. Dels finns det ett generellt ökat intresse för husbilsturism och dels är det många båtägare och fritidshusägare som byter båten respektive sommarhuset mot husbilen, exempelvis när de blir äldre och önskar ett mer bekvämt semesteralternativ. Det är vidare vanligt att husvagnsägare investerar i en husbil för en mer bekväm semester. I Sverige finns det 94 052 husbilar och totalt i Europa 1 779 150. 2017 var det en ökning av nyregistrerade husbilar med 20,37 procent i Sverige. Under 2017 nyregistrerades totalt 9 845 fritidsfordon i Sverige, vilket är den högsta totalsiffran sedan 1990 då det nyregistrerades sammanlagt 11 882 husvagnar och husbilar. Antalet husbilar år 1990 utgjorde knappt 12 procent av det totala antalet 2017 står husbilarna för 65 procent av nyregistreringarna. I Sverige finns det 94 husbilar per 10 000 invånare vilket är andra tätast i Europa. Av 2016 års gästnattsstatistik från SCR/SCB framgår det att 10,7 procent av gästerna på campingplats är husbilsgäster. Omräknat i antal gästnätter 1 673 222. I Sverige baserat på undersökningar så är var tredje husbilsövernattning på en campingplats. I Göteborg och Bohuslän utgörs 8,6 procent av gästerna på campingplats av husbilsgäster, vilket innebär 161 520 husbilsgästnätter. (data från Husbilsdestination Sverige och bygger i sin tur på bl.a. SCB).

Den kraftiga ökningen av husbilar ska ses som en utveckling mot en kustzon som är tillgänglig för andra grupper än båtturister, men ställer också höga krav på kommuner när det gäller att tillhandahålla ställplatser för husbilarna som både ligger i ett attraktivt område, kan erbjuda nödvändig service, samt har en hög säkerhet. Husbilsdestination.se definierar en ställplats på följande vis: ”Ett för ändamålet lättillgängligt avsatt markområde för uppställning/övernattning under kortare tid. På ställplatsen eller i dess närhet, inom rimligt avstånd, finns tillgång till tömning av avlopp och påfyllning av vatten. Tillgänglighet dygnet runt. Utrymmet för varje boende enhet skall vara så stort att rekommendationer för avstånd mellan enheter vid en övernattning tillgodoses” (Husbilsdestination Sverige).

Nya globala resandeströmmar är ytterligare en utmaning att hantera i kustzonen. En ny viktig marknad är Asien och i takt med att kineser och indier i allt större utsträckning har möjlighet att göra långväga resor, är detta målgrupper av växande betydelse för svensk besöksnäring. Den asiatiska marknaden är enorm. Invånarantalet i Kina är 1,38 miljarder (0,41 procent tillväxttakt) och motsvarande siffra i Indien 1,3 miljarder (1,2 procent tillväxttakt) (CIA World Factbook, 2017). Medelklassen växer och tillgängligheten ökar.

I Visit Swedens rapport ”Kina Marknadsprofil 2017” görs en sammanställning av kinesernas utlandsresande med fokus på hur kineserna turistar i Sverige (år 2016). Om man räknar internationella ankomster av kinesiska turister i Europa så ligger Sverige på 8:e plats, före samtliga nordiska länder. Kinesernas kommersiella övernattningarna i utlandet ökar stadigt och så även i Sverige, närmare bestämt 220 procent mellan 2008 – 2016. År 2017 gjorde kinesiska turister 365 000 kommersiella övernattningar i Sverige, en ökning med 13 procent jämfört med året innan. Trots den kraftigt uppåtgående trenden, är det viktigt att se ökningen i perspektivet av det totala antalet internationella ankomster där kinesiska turister fortfarande är en minoritet (0,4 procent, 2013) och kommersiella övernattningar (2 procent, 2016).

I takt med att klimatförändringarna uppmärksammas och kravet att arbeta för att minska det globala klimatavtrycket ökar, sker ett ökat fokus på hur man kan ta tillvara på lokala resurser på ett klimatsmart vis. Exempelvis så har närproducerad mat länge varit ett prioriterat område för Turistrådet Västsverige genom märkningen ”Smaka på Västs-

verige”. Ett annat och relativt nytt och innovativt exempel inom matområdet med tydlig maritim koppling är projektet ”Scary Seafood”. Projektet ”syftar till att ta till vara nya marina resurser i våra kustvatten”. Det kan handla om djur och alger som är vanliga men som saknar ekonomiskt värde idag. Det kan vara bifångster som inte landas idag eftersom det inte finns någon efterfrågan. Det kan också handla om biprodukter från beredningsindustrin. Projektet ska bidra till ett hållbart nyttjande av marina resurser, och stimulera utveckling inom branscher som fiske, vattenbruk, restaurang och turism.” (Maritima klustret 2018)

Havet lockar företag och fler branscher växer fram inom gröna näringar, energi och besöksnäring. Hamnens betydelse för att det ska finnas ett starkt näringsliv har alltid funnits. Nu kan man även se att näringar inom marin mat kopplas ihop med upplevelser (hummersafari, följa med fiskare på tur med mera). Själva båten är en faktor när vi ser på hur näringslivet kan utvecklas i kustområdet. Det finns fortfarande produktion av fritidsbåtar i området men även service till gästande fritidsbåtar. Båtuppläggning och underhåll av båtar är områden som växer. Båtluffning börjar bli stort och dessa aktiviteter har behov av kajer.

Behov:

- En viktig aspekt är att den fysiska planeringen ger förutsättningar för ett näringsliv som kan verka året om. Idag finns ett problem med alltför korta tider då samhällen lever upp.
- För att företag sak ha en bra utvecklingsmöjlighet så behövs tillgång till kajer. Idag upplevs detta som en bristvara.
- Turismnäringen är en mark- och vattenkrävande näring som är beroende av god kommunal infrastruktur, vackra och rena miljöer att vistas i, intressanta sevärdheter samt god service och tillgänglighet (kommunikationer med mera).

Analys

Båtlivets respektive besöksnäringens planeringsförutsättningar väcker frågor om kustzonens hållbara utveckling. Rapporten har två utgångspunkter i den fördjupade diskussionen av kustzonens utveckling av upplevelser. Dels behovet att kontextualisera, det vill säga att se båtlivet, besöksnäringen och annan upplevelseproduktion/konsumtion i ett större sammanhang. Dels behovet att identifiera och hantera målkonflikter som uppstår i kustzonens utveckling av båtliv och besöksnäring.

Upplevelsegruppens uppdrag är således att fokusera på båtliv och besöksnäring. Projektgruppen vill dock samtidigt lyfta och betona en styrka hos det mellankommunala kustzonsprojektet, nämligen ambitionen att hantera komplexitet. För det första kustzonens geografiska komplexitet i skärningsytan mellan hav och land. Tendensen till geografisk och administrativ uppdelning mellan hav och land (och gränsland) är problematisk då gränsen för var en besökare i kustzonen nyttjar resurser och aktiviteter är otydlig och flytande. Något som i sin tur ställer krav på den maritima besöksnäringen och dess stödfunktioner, som exempelvis transporter. För det andra, den maritima upplevelsekonsumtionen/produktionen, där båtliv och maritim besöksnäring både innebär komplexitet var och en för sig, men också genom en rad överlappningar. Som ett exempel kan nämnas att internationell forskning visar att den maritima turismens ökning, till viss del kan relateras till att segmentet seglings- och båtturism ökar i betydelse (Orams och Lück, 2014). Ett annat exempel är den överlappning mellan båtliv och besöksnäring som utgörs av så kallade gästnätter, det vill säga övernattningar i gästhamnar (Läs mer om gästnätter i avsnittet om besöksnäring).

Utgångspunkten för analysen av båtlivets och besöksnäringens planeringsförutsättningar är de tre delmålen för projektet: långsiktig och fördjupad regional samverkan, samordning av processer, samt att bygga en gemensam kunskapsplattform i syfte att underlätta kommunernas översiktliga planering. Såväl båtlivet som besöksnäringen i den aktuella kustzonen står inför utmaningar. I arbetet med en hållbar utveckling behövs därför ett övergripande perspektiv, där såväl ekonomisk tillväxt som skydd av känsliga natur- och kulturmiljöer och lokalsamhällets behov vägs in i utvecklingsarbete och översiktsplanering.

I kartläggningen av kustzonens förutsättningar att planera för ett hållbart båtliv och en hållbar besöksnäring, framträder en komplex bild, där det blir tydligt att båtlivet utgör en viktig del av besöksnäringen och vice versa. Gästnattsstatistiken, som nämns ovan, är ett konkret exempel på detta. Det är dessutom så, vilket delprojektets namn indikerar, att det är människors behov och önskan att vistas i kustzonen för att uppleva dess natur och kultur, som förenar de två tematiska områdena. Upplevelsebegreppet (t.ex. upplevelseekonomin) är därmed en möjlig gemensam nämnare och ett verktyg i analysen av båtlivets och besöksnäringens planeringsförutsättningar. Vi gör dock ingen vidare poäng av upplevelseområdet i den aktuella rapporten. Vi riktar istället blicken mot ett annat område, friluftsliv, där vi menar viktig kunskap finns att hämta för en ökad förståelse av båtliv och besöksnäring i kustzonens känsliga miljöer.

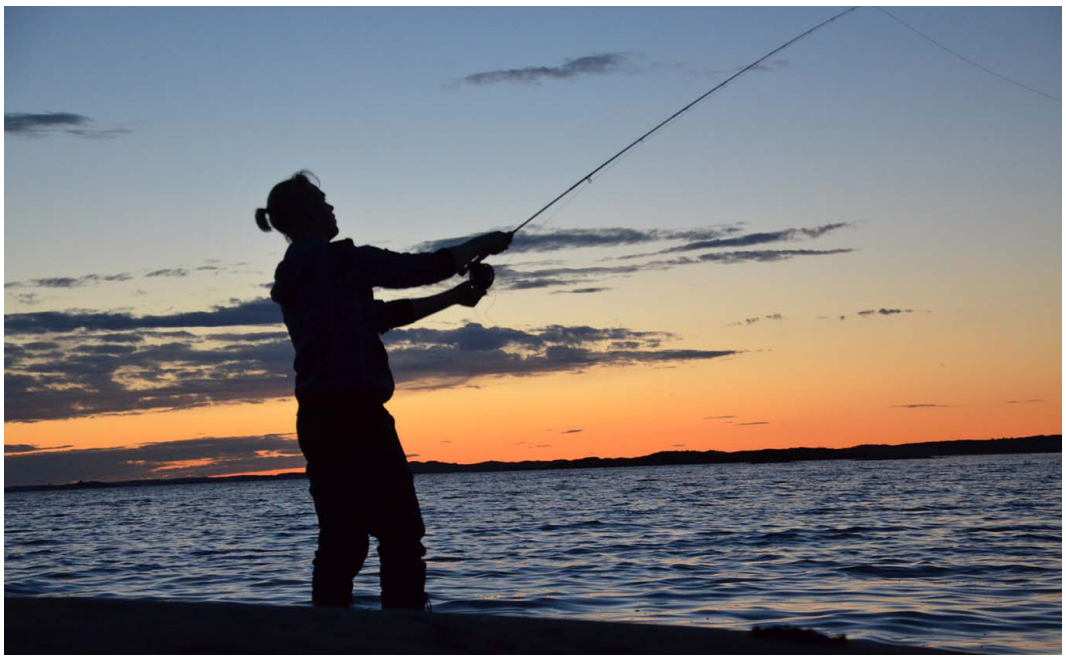
Friluftsliv

Med friluftsliv menas ”vistelse utomhus i natur- och kulturlandskap för välbefinnande och naturupplevelse utan krav på tävling.” (Naturvårdsverket 2018). Den svenska traditionen, att vistas i naturen med hänsyn inte minst till Allemansrätten med dess rättigheter och skyldigheter, är en viktig grund i det fortsatta arbetet med att utveckla båtlivet och besöksnäringen i kustzonen.

Det marint orienterade friluftslivet utgörs av många olika aktiviteter. Såväl fritidsfiske och båtliv som paddling, skridskoåkning och andra naturupplevelser i anslutning till den marina miljön innefattas. Även besök till olika kulturmiljöer i kust och skärgård såsom fyrar, lotsplatser, fiskelägen och vrakdykning kan betraktas som marint friluftsliv. (Boverket 2018)

De geografiska områden i kusten och skärgården som nyttjas för friluftslivsintressen sammanfaller till stor del med de som nyttjas av besöksnäringen, med den skillnaden att friluftslivet inte är ett kommersiellt intresse. Därför är en god tillgänglighet till dessa attraktiva naturområden i kust och skärgård en förutsättning för både friluftslivet och turismen. Planering och utveckling av gång- och cykelvägar, vandringsleder, kollektivtrafik och kopplingar till strategiska punkter/noder kan därför bidra positivt på flera sätt. Det är också av betydelse att kopplingen mellan hav och land är god så att exempelvis tilläggningsplatser och hållplatser för kollektivtrafik på land ligger nära varandra, vilket underlättar byten mellan kollektivtrafikslag.

En ökad tillgänglighet kan dock stå i konflikt till bibehållandet av de värden som gör områdena attraktiva för friluftsliv och turism (Boverket 2018). Därför behövs en ökad kunskap kring vilka områden som nyttjas, hur de används samt hur känsliga områdena är för att kunna skapa en balans mellan bevarande och utveckling av friluftslivet och turismen. Naturhamnar, tältplatser i skärgården och vandringsleder är några exempel på användning av mark- och vatten som uppkommer från ett utbrett friluftsliv där kommuner behöver arbeta aktivt för att skapa förutsättningar att nyttja dessa på ett hållbart sätt. Exempelvis genom att tillhandahålla en viss mån av service i naturhamnar eller längst vandringsleder i form av till exempel soptömning och WC. Boverket lyfter fram möjligheten att föreslå hänsynsområden till länsstyrelsen för att skapa möjligheter till ostörda na-



turupplevelser (Boverket 2018). Hänsynsområden innebär att Länsstyrelsen, i samarbete med länets kustkommuner, skapar områden ”på speciellt utvalda och natursköna platser” för att bevara lugna områden för besökare och djurliv (Länsstyrelsen i Västra Götalands län). Det handlar om att visa hänsyn och omtanke i dessa områden genom att exempelvis hålla låg fart, inte bullra, dämpa musik och prat och ta hand om sitt avfall.

Turism och friluftsliv kan även stå i konflikt mot varandra. Det beskrivs kanske enklast som en konflikt mellan bevarande (bevarande av naturområden för friluftsliv) och utveckling eller tillväxt (en utgångspunkt för turismen). Se avsnitt nedan om målkonflikter vid hållbar utveckling (s.26) för en vidare utveckling av resonemanget som även har bäring på frågan om turism och friluftsliv. Som vi nämner i följande avsnitt är det viktigt att identifiera och lyfta dessa potentiella konflikter till ytan och involvera båda perspektiven tidigt i processer för att skapa förutsättningar för bra lösningar.

Det maritima upplevelserummet

För att fånga komplexiteten som finns när det gäller kustzonens förutsättningar att planera för ett hållbart båtliv och en hållbar besöksnäring behövs rätt verktyg. Denna rapport förordar därför läsaren att anlägga ett landskapsperspektiv. Det vill säga, att läsaren tänker sig ett maritimt upplevelserum, i vilket olika aktörer och intressenter har gemensamma och motstridiga perspektiv på och önskemål om hur området ska te sig i framtiden. En sådan ansats, ligger i linje med vad den översiktliga planeringen på kommunal nivå handlar om. På regional och nationell nivå sker planering oftare sektorsvis, dock med ett viktigt undantag: det pågående arbetet med havsplaner. En utmaning i sammanhanget är också juridikens ökande betydelse i styrningen av mark- och vattenanvändningen. Detta eftersom juridiken är utformad för att hantera enskilda intressesfärer, och svårligen kan hantera avvägningar mellan olika samhällsintressen.

En viktig utmaning är att ”sudda ut” de gränser som utgör hinder för samordning och samverkan i kustzonen och att istället betrakta kustzonen som ”gränslös”. Det finns flera argument för att anlägga ett sådant perspektiv trots att den kommunala planeringen utgår från den enskilda kommunens perspektiv och av administrativa skäl vanligen slutar vid kommungränsen. Först och främst kan konstateras att allt fler frågor inom samhällsplaneringen kräver samverkan mellan olika kommuner och mellan kommun, region och stat. Besöksnäring, båtliv och friluftsliv är exempel på sådana frågor, vilket också framgår i kartläggningen som gjorts tidigare i rapporten. Upplevelser utgår från landskapet. Landskapet har inga gränser, eller åtminstone andra gränser än den kommunala planeringen. Besökare bryr sig alltså inte om gränser. De vill kunna röra sig mellan platser som hör samman utan att behöva förhålla sig till administrativ indelning. Invånare och bofasta förhåller sig både till landskapet och till den administrativa indelningen. De har möjlighet att påverka beslut och planering i den egna kommunen men inte för miljöer som ligger i grannkommunen, hur nära man än bor gränsen. Runt om i Europa pågår processer för att införa ett landskapsperspektiv i planeringen. Den Europeiska Landskapskonventionen (ELC) som Sverige ratificerade 2011 trycker på behovet av landskapet som utgångspunkt i planeringen och invånarens möjlighet att bidra med lokal kunskap i planeringen och därigenom kunna påverka sin livsmiljö. Landskap definieras brett – så som det uppfattas av människor. Alla miljöer kan således vara landskap, vare sig det är industrilandskap, kustlandskap eller stadslandskap. Ur ett besöksnäringsperspektiv är samverkan mellan kommuner, mellan sektorer och mellan region, kommun och lokalsamhälle och näringsliv nödvändigt. En hållbar besöksnäring måste bygga på platsers DNA. Många av de

produkter som utvecklas av besöksnäringen är också en del av en attraktiv livsmiljö för de bofasta, vilket i sin tur är ett starkt argument för att gränsen mellan destination och lokalsamhälle inte bör vara för stark. Det är dessutom viktigt när efterfrågan på autentiska upplevelser blir allt viktigare i besöksnäringen och ett argument för att lokalsamhällets involvering i besöksnäringens destinationsutveckling.

Viktigt att definiera kustzonens noder

Arbetsgruppen har fört en diskussion om noder i kustzonen. Med noder syftar arbetsgruppen på platser med flera överlappande funktioner som kan fungera som knutpunkter både i fysisk men också funktionell bemärkelse. En nod bör förses med god kollektivtrafik som möjliggör att besökare utan bil kan ta sig ut i kustzonen. Noderna bör också möjliggöra byte till andra transportslag. Det behöver inte vara buss till tåg utan kanske lika gärna buss-cykel, båt-kajak, vandringsled-tåg. Noden kan behöva ha servicefunktioner och faciliteter för att hantera dessa flöden och funktioner. Det krävs hamn för båttrafik, möjlighet att hyra båt, kajak, cykel med mera, samt kanske reparations- och upptagningsmöjlighet för båtar såsom ramper. Ett utbud av service i form av restaurang, dagligvaruhandel och annat är sannolikt också nödvändigt för att noden skall fungera.

Det är inte självklart att dessa noder är desamma som de mest attraktiva besöksmålen eftersom en utbyggd infrastruktur som beskrivs ovan riskerar att störa andra värden så som en genuin hamnmiljö, möjlighet till bra bad eller naturupplevelser. Det är en stor utmaning att hitta en balans mellan noderna och besöksmålen så inte noderna utarmar besöksmålen på resurser. Det som är speciellt ur upplevelsegruppens perspektiv är bland annat att identifiera och utveckla viktiga nav eller noder specifika för besöksnäringen. För att kunna fungera som en nod för besöksnäringen erfordras god tillgänglighet med både kollektivtrafik och bil. Möjligheter till ställplatser för husbilar bör också beaktas. Noden är i sig en attraktiv plats där besöksnäringen redan idag har betydelse. Det kan således vara en tätort i, eller i närheten av kusten eller en annan plats som lockar besökare. Särskilt i noderna för besöksnäringen, i de fall de ligger med havskontakt, är det betydelsefullt med permanenta och tillfälliga båtplatser för bofasta och besökande.

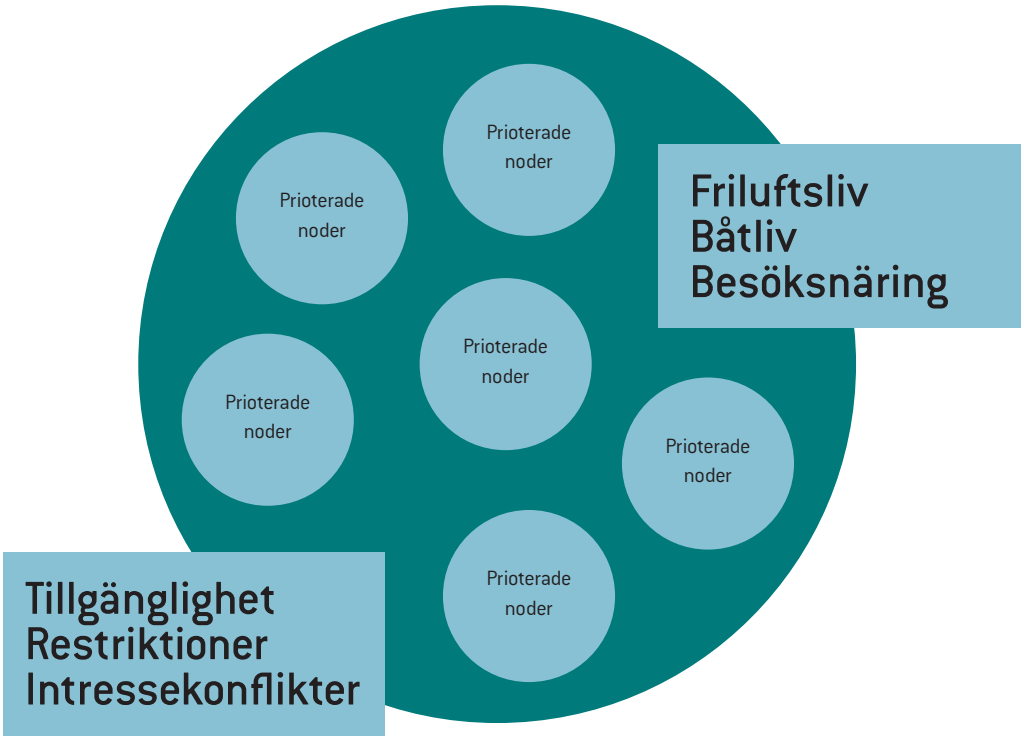
Hamnrummet är ett bra exempel på en viktig nod i kustzonen där många funktioner möts. Hamnen är och har under lång tid varit den plats kring vilket livet i kustområdet cirklat. Det är en attraktiv plats där de traditionella näringarna möts med besöksnäringen och friluftslivet. Hamnrummet innefattar inte bara fasta platser för båtar och tilläggsplatser för besökande utan även olika typer av service. I väl fungerande hamnar finns både underhållsservice för båtar, butiker, restauranger och kanske tillgång till kollektivtrafik.

Vissa hamnar är även trafikknutpunkter och har därför funktion av nyckelnoder med betydelse för hela kustzonen. Andra hamnrum fungerar som lokala noder som har en viktig funktion för orten eller närområdet. Vår kartläggning och framtidsspaning tyder på att hamnarna står inför stora förändringar och omställning till nya krav både från kunder och beroende på strängare miljökrav. Utbyggd service, båtförvaring med mera kommer att kräva utrymme. Om detta utrymme konkurrerar hamnen med exempelvis nya bostäder i hamnnära lägen och ställplatser för husbilar. Hamnrummen kommer att vara områden där planarbetet måste göra balanserade avvägningar mellan dessa intressen. Hamnen är ett offentligt rum som har en viktig roll som mötesplats mellan boende, besökare, funktion och estetik, nytta och njutning. Det kräver en särskild omtanke i fråga om utformning.

Det maritima upplevelserum som hamnen utgör har stor potential att utvecklas. Med hamnen som samlingspunkt kan förutsättningar skapas för det lokala näringslivet att utvecklas, det kan bidra till att servicen ökar (eller kan behållas) och att samhället blir mer levande. Det finns självklart frågor som måste tas i beaktande, som hur miljön klarar många besökare, hur hamnen klarar stora vattenflöden och hur kan man hålla området levande även under lågsäsong. Hamnarna har också stora möjligheter att vara arena för olika typer av arrangemang. Därför behöver den fysiska planeringen bidra till att göra området anpassningsbart. Hamnens flexibilitet är viktig inte minst för den allt mer ökande husbilstrenden där besökarna i större utsträckning kommer till hamnen från landsidan. Uppställningsplatser för husbilar skulle kunna medverka både till förlängning av turistsäsongen och skapa större underlag för service. Det finns dock en risk för intressekonflikter som behöver hanteras i den kommunala planeringen.

Små kustsamhällen har många olika problem att brottas med. Det kan ta tid att nå platsen då den är avlägsen eller är kommunikationerna dåliga. Oftast är det en åldrande befolkning och den ekonomiska utvecklingen är svag. När besöksnäringen alltmer blir en basindustri i Sverige ökar möjligheterna att skapa en förbättrad situation. Hamnen och omkringliggande områden blir en drivkraft och måste ses på det sättet i kontexten när vi planerar för framtiden.

Figuren nedan illustrerar det maritima upplevelserummet och de avgränsningar och fokusområden som prioriteras i det aktuella delprojektet. Utgångspunkten är de tre temaområdena: friluftsliv, båtliv och besöksnäring, vilka tillsammans, i olika konstellationer, bildar ett antal centrala tematiska och geografiska noder i upplevelserummet. Exempel på noder är gästhamnen, naturhamnen och naturreservatet. En viktig uppgift för framtiden är således att identifiera viktiga noder där det finns en utvecklingspotential och/eller specifikt behov att arbeta aktivt med en hållbar utveckling.



Målkonflikter vid hållbar utveckling

En viktig del av syftet med projektet är att verka för en hållbar utveckling av kustzonen i de åtta deltagande kommunerna. En viktig uppgift för upplevelsegruppen blir därmed att problematisera hållbar utveckling i en upplevelsekontext, eller annorlunda uttryckt, hur friluftsliv, båtliv och turism innebär specifika hållbarhetsutmaningar i kustzonen.

Enligt FN så kan hållbar utveckling förstås som en utveckling som möter dagens generations behov utan att äventyra framtida generationers behov. Det sägs vidare vara en utveckling som efterfrågar gemensamma insatser för skapande av ett inkluderande, hållbart, resilient eller robust, framtida samhälle för båda människorna och planeten de bor på. För att en hållbar utveckling skall kunna nås, anses det vara helt avgörande att ekonomisk tillväxt, social inkludering och skydd av miljön samtidigt beaktas och harmoniseras.

Att skapa upplevelser i kustzonen handlar i korthet om att främja tillgängligheten till kusten för invånare och besökare, men också om att skapa ett gynnsamt klimat för företag som på olika vis erbjuder produkter och tjänster som kan bidra till sådana upplevelser (se mer om besöksnäringen nedan). Rätten att vistas i naturen regleras i Sverige genom allemansrätten. Sedan 1994 är allemansrätten inskriven i grundlagen. I regeringsformens kapitel om grundläggande fri- och rättigheter står att ”Alla ska ha tillgång till naturen enligt allemansrätten” (Naturvårdsverket). Tillgänglighet och tillväxt är således två centrala (sociala och ekonomiska) hållbarhetsaspekter i det maritima rekreationslandskapet. I takt med att fler besöker kustzonen och fler företag etablerar sig och utvecklar upplevelsebaserade produkter och tjänster ökar emellertid trycket på kustzonens samhällen och naturlandskap. Ett sätt att se detta på är att sådan tillväxt gynnar skydd och bevarande av känslig natur genom att naturens värde ökar med ett ökat intresse för maritima upplevelser, samtidigt blir behovet att skydda känsliga miljöer från överexploatering avgörande före en hållbar utveckling. Det levande kustsamhället är en annan kritisk faktor som både kan gynnas och missgynnas när samhället utvecklas till en turistdestination och ett rekreationslandskap, genom en ökande andel fritidshus, fokus på besökarnas behov framför helårsboende och höga prisnivåer. Sammanfattningsvis kan konstateras att ett ökat fokus på upplevelser i kustzonen innebär målkonflikter kring tillväxt, miljö och sociala aspekter av hållbar utveckling. Vår utgångspunkt är att det är av yttersta vikt att sådana målkonflikter identifieras och hanteras för att uppnå balans i hållbarhetsarbetet (se exempelvis Campbell, 1996).

Målkonflikter inom hållbar utveckling och turism (men applicerbar även på andra former av upplevelseproduktion), grundar sig i olika perspektiv på vad det är som ska utvecklas respektive bevaras. Annorlunda uttryckt, att samhällets aktörer har olika föreställningsvärldar och traditioner i arbetet med hållbar utveckling. Exempel på aktörer som behöver samverka i kustzonen men, som företräder olika perspektiv och därmed kan ha olika syn- och arbetssätt, kan vara näringslivet, civilsamhället och aktörer som har ansvar för fysisk planering.

Som framgår i avsnittet ovan, är västkusten unik i ett internationellt perspektiv och det finns en stark attraktionskraft som lockar. Kusten är också unikt tillgänglig tack vare allemansrätten och vårt starka strandskydd. Det gör det möjligt för människor att ta del av kustmiljön för bad, vandring, sport och båtliv. I takt med en ökad besöksnäring utmanas dessa rättigheter. Ökade besöksströmmar utan relation till vår svenska allemansrätt riskerar emellertid att skapa stora problem genom nedskräpning, störande beteende för bofasta och slitage på natur och kulturmiljöer. Ökande volymer av husbilar på parkeringar vid naturreservat kan nämnas som ett exempel och problemet med att service

såsom sophantering, avlopp och toaletter inte är anpassat för denna belastning. Det talar för behovet av restriktioner i kustzonen. Samtidigt är det dock så att visa grupper sällan vistas i kustområdena. Kulturella skillnader, en känsla av att inte ha rätt till kusten och kanske brist på offentliga rum är möjliga orsaker till detta. Detta i kombination med besöksnäringens uppenbara behov av utveckling av kustzonen i syfte att skapa tillgänglighet, faciliteter och ett gott företagsklimat, innebär att utvecklingen av kustzonen till stor del handlar om att balansera behoven att bevara genom restriktioner och utveckling för att skapa tillväxt, samt en rättvis tillgång till kustzonen. Här råder ofta olika synsätt på hur platsutvecklingen bäst bör ske. Det är därför viktigt att klargöra huruvida det finns motstående intressen mellan olika utvecklingsprocesser och intressenter, exempelvis mellan rekreation, friluftsliv och turism (besöksnäring). Här kan man tänka sig att turismen utvecklas på ett sätt som exploaterar och påverkar en plats som tidigare lockat till sig ett rörligt friluftsliv utifrån att naturen varit opåverkad, till exempel en naturhamn som byggs ut till en gästhamn eller anläggande av ställplatser för husbilar. Samtidigt kan turistiska besöksmål och friluftsliv gynnas av varandra exempelvis om kommunikationer och infrastruktur förbättras.

Många kustmiljöer har unika natur- och kulturvärden som gör dem attraktiva i besöksnäringen. Dessa höga värden hotas om de exploateras för hårt genom massturism. Det är lätt att bevarandeperspektivet ställs emot utvecklingsperspektivet, exempelvis stärkt besöksnäring. Det är olyckligt eftersom det till stor del är just ett starkt bevarandeskydd som gör dessa miljöer så attraktiva för besökare. Det finns alltid en möjlighet att perspektiven möts i samförstånd men det kräver en förståelse för den andra sidans perspektiv. Att tidigt i processer involvera båda perspektiven ger en god grund för bra lösningar.

Rätt hanterad kan besöksnäringen också bli ett sätt att skapa attraktiva livsmiljöer och utkomster för de fast boende invånarna på orten. På många platser längs kusten är det ett par sommarmånaders intäkter som gör det möjligt att driva butiken året runt. Restauranger och kulturarrangemang är ofta en förutsättning för att sommarboende ska välja att förlänga boendet i sommarhuset på för-, efter- och kanske även lågsäsong.

Båtplatser

Möjligheten att etablera nya traditionella småbåtshamnar är av många olika skäl begränsad och det föreligger även svårigheter att utöka befintliga hamnar även om detta är att föredra. De motstående intressena i kustområdet är många.

För det framtida båtlivet är det av stor vikt att skapa system för att optimera utnyttjandet av befintliga båtplatser. Samutnyttjande, etablerande av hyrpoler eller nyttjande av båtramper på ett optimalt sätt kan vara möjliga vägar i en sådan riktning. Nya lösningar kan skapas genom att båtförvaringen, även under säsong, sker på land och båten sjösätts just vid det tillfälle då båten skall nyttjas. Det förutsätter naturligtvis att båtramper eller kranar finns tillgängliga. Härigenom kan även förutsättningar skapas för nya serviceverksamheter i form av hjälp med sjösättning och båtupptagning, utrustning, reparationer och annat.

Fysisk planering ska fungera som ett verktyg för en hållbar användning av kust och skärgård. Båtlivet utgör och påverkar en stor del av den användningen inom projektområdet. Den fysiska planeringen ska även bidra till att utveckla ett rikt skärgårdsliv, rekreation och turism. Det ska finnas möjlighet till allt detta under förutsättning att hänsyn tas till miljön. Hur det framtida båtlivet kommer att utvecklas är inte helt klart. Däremot så måste kommunerna planera för en kust som är tillgänglig. I det här fallet kan det innebära att det bör finnas tillräckligt många båtramper och fler möjligheter till olika former av båtförvaring. Det behövs också olika lösningar för att fler ska kunna använda och samutnyttja båtplatser eftersom möjligheten att bygga nya hamnar är begränsad. De nya ekonomierna med delat ägande kan också innebära ett nytt båtliv som planerare och andra aktörer inom båtliv behöver förhålla sig till.

En vistelse i gästhamnen genererar intäkter till exempelvis hamnen och de kringliggande affärerna eller restaurangerna. Men det blir även avfall i form av hushållssopor och toalettavfall. Vidare vill besökarna ha tillgång till dricksvatten, dusch- och tvättmöjligheter. I samband med sjösättning och upptag av båt, sker reparations- och underhållsåtgärder, vilket medför miljöpåverkan på den plats det utförs och bränsle och kemiska produkter hanteras under hela säsongen.

Det finns risk att båtturisternas upplevelse påverkas negativt av överbeläggning och att anläggningarna i slutändan inte nyttjas optimalt. Vårt underlag visar på en efterfrågan av fler båtplatser och ökad kapacitet i gästhamnarna.

Samverkan, samordning och kunskapsbyggande

I nästa steg i analysen av kustzonens planeringsförutsättningar när det gäller båtliv och besöksnäring, vill vi konkretisera ett antal områden, där vi menar att fokus bör ligga för samverkan, samordning och kunskapsbyggande i det mellankommunala kustzonsarbetet.

Upplevelsegruppen vill speciellt lyfta fyra viktiga utmaningar när det gäller en hållbar utveckling av båtliv och besöksnäring i kustzonen. En första utmaning handlar om att skapa ökad tillgänglighet i och till kustzonen. Det handlar både om en ökad tillgänglighet till kusten kopplat till traditionellt friluftsliv, båtliv och besöksnäring, men också om att hitta nya sätt att tillgängliggöra kustzonen och att skapa tillgänglighet för nya målgrupper, såväl besökare som invånare. Trängsel, slitage, ökade klyftor i samhället och digitaliseringen driver på den här utvecklingen.

En andra utmaning handlar om att balansera utveckling och bevarande av kustzonens känsliga natur- och kulturmiljöer. Dels handlar det om att införa nödvändiga restriktioner

i det maritima upplevelserummet. Trängsel i såväl hamnar som i känsliga naturområden och det ökade kravet på en hållbar utveckling, samtidigt som båtliv och besöksnäring förväntas öka i kustzonen ställer höga krav på en hållbar utveckling där olika former av restriktioner behövs för att balansera utveckling och bevarande. Dels handlar det om att skapa ett gynnsamt klimat för företagsutveckling inom maritima näringar och besöksnäringen, inte minst ett klimat som ökar möjligheten för företagen att utvecklas hållbart. Med detta sagt, återfinns en mängd intressenter med olika intressen att utveckla och bevara kustzonens upplevelserum. Det är därmed naturligt att olika former av intressekonflikter uppstår. En fjärde utmaning handlar därför om att definiera och hantera sådana intressekonflikter för att på så vis sträva efter samverkan och gemensamma målsättning om en hållbar utveckling.

Det är tydligt att besöksnäringen och båtlivet spelar viktiga roller i samhällsplaneringen i en rad hänseenden. Behoven att skapa tillgänglighet till kusten, gynnsamma förutsättningar för näringslivsverksamhet och att analysera kustzonens fysiska och sociala bärkraft kräver samverkan och samordning inom och mellan kommuner. Annorlunda uttryckt krävs en infrastruktur som möjliggör att olika grupper; båt-turister, turister landvägen och andra besökare, besöksnäringens anställda och inte minst lokalbefolkningen kan ta sig till och från kusten. Ett ökat antal människor som vistas i kustzonen kräver vidare att infrastrukturen kan ta emot och hanterar de olika grupper som vistas området av olika anledningar. Det handlar i grund och botten om en hållbar utveckling utan nedskräpning och slitage, men också om att det finns en förväntan hos besökaren att mötas av en viss standard på servicen såsom toaletter, soptunnor och parkeringsplatser. En annan utmaning i sammanhanget är den globala nedskräpningen av haven, ett reellt hot för kustkommunerna generellt och för besöksnäringen och båtturismen specifikt. Som framgår i tidigare avsnitt, finns redan många initiativ som arbetar i denna riktning, men kartläggningen visar också ett det finns behov att skapa ökad förståelse för det ömsesidiga beroendet och inspirera till samhandling mellan kustzonens intressenter.

Det faktum att besöksnäringen är en så kallad platsbunden näring utgör både potential och utmaningar. Regeringens landsbygdsutredning (SOU 2017:1) använder uttrycket

platsbunden utveckling. Inom den termen ryms flera branscher som har förutsättningar att växa. Detta gäller inte minst i kustbandet. En sådan är den småskaliga livsmedelsproduktionen och gröna näringar där marknaden efterfrågar deras produkter. Det är viktigt att skapa bra och enkla förutsättningar för dessa microföretag att bedriva sin verksamhet genom exempelvis enklare regelverk eller hjälp med företagsutveckling. Detsamma gäller för turistbranschen som skapar många företag och arbetstillfällen i skärgården. För att underlätta företagens kompetensförsörjning är infrastruktur och kommunikation viktiga delar, dels för att förenkla för pendlande arbetskraft och dels för att öka attraktiviteten för arbetskraft att bosätta sig.

Besöksnäringen är i sig splittrad och beroende av en rad andra sektorer och områden som exempelvis landsbygdsutveckling, infrastruktur och digitalisering (jämför SOU). Det finns dock stor potential och viktiga utvecklingsområden då det är en näring med många småföretag och generellt sett låg lönsamhet. Marginalerna behöver öka och turistiska produkter, tjänster och system behöver nå högre upp i värdekedjan. Utvecklade produkter, tjänster och system bidrar till ökad konkurrenskraft och sysselsättning.

I takt med besöksnäringens tillväxt ökar också konkurrensen om de mest kompetenta medarbetarna. Snittåldern är låg och det är ofta hög personalomsättning. Besöksnäringen skapar arbetstillfällen i alla delar av landet, särskilt för unga och personer med utländsk bakgrund. Ur konkurrenssynpunkt gäller det att hitta rätt och utveckla kompetenser och att skapa tydligare karriärvägar inom näringen

Tillgänglighet är också en fråga om hur tillgänglighet skapas inom kustzonen (till skillnad från till och från). Frågan om tillgänglighet behandlas i stort av Ramböll genom det uppdrag som givits dem inom ramarna för det mellankommunala kustzonsprojektet, samt av arbetsgruppen för struktur. Upplevelsegruppen menar dock att kommunikationsmöjligheter längs kusten särskilt bör analyseras ur ett besöksnäringsperspektiv. Redan idag finns båtlinjer och färjor som förbinder platser i kustområdet. Dessa kan ha varierande frekvens och täckning över året. Genom en kartläggning av förekomst och frekvens av sådana kustlinjer kan sträckor identifieras där transportmöjligheter saknas och där sålunda utvecklingsmöjligheter finns. En framtidsbild kan vara att det som besökare och boende går att förflytta sig i hela kustbandet med hjälp av färjor och båtlinjer.

Konsultrapporten om båtlivet idag och i framtiden visar tydligt att människors båtägande förändrats mycket de senaste decennierna och inget tyder på att utvecklingen är på väg att byta riktning. Semestersegling i en 30-fots segelbåt i flera veckor längs kusten har övergått till att många istället hyr en båt en eller två veckor. Det starkast växande segmentet är styrpulpetbåtar med större och större motorer som används för snabba transporter för bad, utflykter, restaurangbesök och sportfiske. Antalet båtar ökar successivt. Samtidigt är möjligheten att bygga nya eller kraftigt bygga ut befintliga småbåtshamnar begränsade. Lösningen blir snarare mera effektivt nyttjande av befintliga anläggningar till exempel genom ökad digitalisering kan optimera utnyttjandet av anläggningarna. En effektivisering av hamnrummet kan handla om att flytta funktioner som inte måste ha direkt tillgång till vattnet.

Sammanfattningsvis, har vi i ovanstående analys av båtlivets och besöksnäringens planeringsförutsättningar definierat ett antal kritiska faktorer för en hållbar utveckling som bygger på bred samverkan, samordning av processer och en gemensam kunskapsbas. Genom analysen blir det således också naturligt att vi närmar oss, och i vissa fall besvarar, frågorna om vilka aktörer som behöver samverka, vilka processer som behöver samordnas och vilken kunskap som bör ingå i en gemensam kunskapsbas. Vi har också betonat att det finns flera goda exempel på redan pågående samordning och samverkan, men vill samtidigt framhålla att det finns ytterligare behov.

Förslag inför framtiden

Nedan presenteras två förslag som vi menar utgör intressanta exempel på hur man kan arbeta med utveckling av det maritima upplevelserummet genom att utgå från platsen, överbrygga administrativa gränser och med fokus på lokal förankring. I det första förslaget multifunktionella noder och länkar vill vi lyfta vikten av att använda GIS och kartan som ett verktyg för illustration och analys av det maritima upplevelserummets funktioner.

Med exemplet vill vi också peka på ett sätt att skapa förutsättningar för en utveckling i kustzonen, inte minst för besöksnäringen. I det andra exemplet beskriver vi en existerande turistisk produkt, som visar hur man kan tänka över land- och vattengränser samt nyttja befintlig transportinfrastruktur vid turismutveckling.

Multifunktionella noder och länkar

I det fortsatta arbetet föreslås att ett system med noder och länkar i kustzonsområdet utvecklas. Med multifunktionella noder menar vi platser som har fler än en funktion som har betydelse för besöksnäringens utveckling. Det kan handla om exempelvis knutpunkter för kollektivtrafik, hamnar, boende, offentlig service, kommersiell service eller platser med utvecklingspotential.

Med länkar menar vi förbindelser mellan noderna. Särskilt fokus bör läggas på möjligheterna att utveckla länkar genom att skapa förbindelser i nord-sydlig riktning så det blir möjligt resa mellan de olika noderna från Lysekil, som ligger utanför projektområdet, via de viktiga besöksnäringsnoderna i kustbandet och söderut. Resande med kollektivtrafik, bil och cykel bör beaktas. Färjor och tidtabellsagda båtturer skall göra det möjligt att till fots eller cykel förflytta sig längs kusten i väster. Turistrådet Västsveriges koncept Båtluffa i Bohuslän är ett exempel på hur besöksnäringsnoder kan kopplas ihop med hjälp av länkar. Goda transporter är grundläggande för besöksnäringen såväl som för handel, andra verksamheter, arbetspendling för de som jobbar på besöksmålen med mera.

Dagens transportinfrastruktur i kustzonen, men E6:an och Bohusbanan som huvudstråk, står i skarp kontrast till den historiska transportstrukturen som utgick från sjötransporter längs kusten. De transporter som finns idag är en kombination av offentligt driven kollektivtrafik i kombination med privata transportmedel men också ideella/semikommersiella (skutföreningar, ångaren Bohuslän med flera) vars existens är helt beroende av ideella krafter med begränsat stöd från offentliga aktörer. Ur ett upplevelseperspektiv är det önskvärt att förstärka infrastrukturen längs kusten så att det blir möjligt att ta sig sjövägen mellan besöksmålen. Kollektivtrafik planeras idag utifrån behovet av vardagstransporter till och från arbete och skola. Det är sällan samma lösning som behövs utifrån ett besöksperspektiv. Då är det snarare helgtrafik, möjligheten att ta sig från en kustzon en sen kväll som står i fokus.

Som en idé för det fortsatta arbetet föreslås således att ett antal noder identifieras. Dessa kan ha olika karaktär och inrymma större och mindre kommuncentrum, platser av betydelse för service, kollektivtrafik, infrastruktur, boende, besöksnäring, friluftsliv med mera. Även platser längst ut i kustbandet, som vi kan kalla utposter, bör beaktas då dessa har en stor betydelse för bland annat friluftsliv och boende/fritidsboende samt har en stor potential för utveckling inom besöksnäringen.

Kartan redovisar en första idé vad avser noder och förbindelse/länkar emellan dessa. Här redovisas två stråk i nord-sydlig riktning där särskilt det västliga stråket är det som måste utvecklas. I det fortsatta arbetet bör antalet noder och deras olika innehåll och styrkor analyseras liksom brister i förbindelserna/länkarna mellan noderna. Härigenom skapas underlag för förslag till utveckling av både noder och länkar i kustområdet. I det fortsatta arbetet bör även strukturerande tvärförbindelser analyseras.

Båtluffa med hjälp av befintliga transportnätet

Ett viktigt förslag från upplevelsegruppen rör behovet att stärka besöksnäringen roll i samhällsplaneringen. Det handlar om att besöksnäringens behov behöver synliggöras i den övergripande samhällsplaneringen av kustzonen, men också om att hänsyn behöver tas till den maritima miljöns specifika förutsättning vid utveckling av rekreation och turism. Vi har tidigare redogjort för relevant befintligt arbete inom besöksnäring i samhällsplanering, men vill här ge ett konkret exempel på ett koncept som kan stärka detta perspektiv.

Turistrådet Västsverige utvecklade 2018 konceptet Båtluffa i Bohuslän. Bakgrunden till konceptet är att Turistrådet för ett par år sedan fick en förfrågan från en brittisk reseoperatör om att skapa ett ”Island-hopping”-paket för cyklister på den svenska västkusten. Ett paket togs fram men med de chartrade båtar som användes blev paketet för dyrt för att det skulle vara attraktivt på marknaden. Istället antogs ett annat perspektiv, att utgå från de rederier som kör reguljär båtlinjetrafik i Bohuslän. Genom en inventering av dessa skapades en tjänst där besökare kan nyttja redan befintliga båtturer för att båtluffa sig fram mellan olika kustsamhällen och öar. Då blev priset och tillgängligheten på produkten mycket bättre.

Tjänsten består av en digital plattform som samlar information om hur man på ett enkelt sätt tar sig fram i den bohuslänska skärgården utan egen båt. I plattformen kan man även hitta tips i form av turförslag utifrån olika teman: cykling, romantik, familjebåtluff, vandring med mera.

Det huvudsakliga syftet med konceptet är att locka ännu fler besökare till Bohuslän, men också att göra skärgården tillgänglig för de människor som inte har egen båt. Eftersom tjänsten utgår ifrån existerande tidtabeller finns det även en förhoppning om att

kunna öka beläggningsgraden på de båtar som redan trafikerar skärgården. I och med att en rad olika företag samlats, alla med den gemensamma nämnaren att de kör reguljärtrafik i skärgården, så har nya former för samverkan skapats. Till exempel diskuterar företag som tidigare har konkurrerat hur man ska kunna synkronisera tidtabeller och bokningssystem. Den ursprungliga samverkan som innefattade tre rederier 2016 har utökats till elva samverkande rederier 2018 och tröskeln för att ta kontakt även vid andra tillfällen än vid ordinarie nätverksträffar verkar ha sänkts.

Ingen fullständig utvärdering av konceptet har genomförts ännu, men hemsidorna för Båtluffa i Bohuslän har varit några av de mest visade sidorna på vastsverige.com under sommaren 2018.

Berörda aktörer samlades för en workshop under slutet av 2018 för att diskutera hur man kan utveckla konceptet inför kommande säsong genom att till exempel öka perioden som rederierna kör reguljär trafik för att möta boendeanläggningarnas behov. Dessutom diskuterades konceptet ur ett mer långsiktigt perspektiv. Bland annat uppstod frågan om behovet av en mer långsiktig plan för hur båttrafiken i Bohuslän kan utvecklas och hur man kan motivera politiken att vilja bidra till detta samt tankar kring att ta fram ett gemensamt tidtabellsystem och gemensam båtluffa-biljett. Konceptet är alltså ett konkret sätt att länka ihop kusten i havsbandet precis som diskuterades i föregående avsnitt.

Framtida utredningsbehov

Denna delrapport har lyft fram besöksnäringen båtlivets betydelse och de överlapp och synergier som finns med friluftslivet. En av slutsatserna från analysen är att tillgängligheten till hamnen och det maritima upplevelserummet i stort är viktiga beståndsdelar som kan och behöver utvecklas. Detta avsnitt vill sätta fokus på de kunskapsområden som behöver fördjupas för att säkerställa att kustzonen är tillgänglig för så många som möjligt utan att utarma de resurser som är grunden för dess attraktivitet.

Besöksnäring i samhällsplaneringen

Ett första område att fördjupa handlar om besöksnäringsperspektivet i samhällsplaneringen. Med hjälp av samhällsplanering finns möjligheten att sätta in såväl besöksnäringen, som båtlivet och annan upplevelseproduktion/konsumtion i ett större sammanhang och möjliggöra ett helhetsperspektiv. Det finns behov och anspråk på mark- och vattenområden från detta håll som inte alltid haft en given plats, men som tidigt behöver komma med i kommunernas långsiktiga planering för att skapa goda förutsättningar för en utveckling som är hållbar. I Boverkets vägledning Översiktsplanering vid kust och hav (Boverket 2018), som är ett steg i att fördjupa kunskapsområdet, lyfter man exempelvis fram tillgänglighet och kopplingar till strategiska besökspunkter och noder som en viktig aspekt att tänka på i planering ur ett besöksnäringsperspektiv. Turistrådet Västsverige har byggt upp en kunskapsbank med planeringsunderlag som har fokus på besöksnäring och båtliv. Det är en bra start för kommunerna att börja använda detta i sin kust- och havsplanering. Såklart finns det även kunskapsglapp där det behövs bättre underlag. Exempelvis kring vad utvecklingen med fler och fler husbilar kommer att kräva i form av lämpliga ställplatser.

Planering är också ett bra verktyg för att synliggöra de målkonflikter som finns, samtidigt som synergier mellan exempelvis utvecklad besöksnäring och service till lokalsamhällen kan tydliggöras. För att kunna väga in detta i planeringen är förutsättningen att kunskapen om besöksnäringens behov fördjupas och kopplas an till mark- och vattenanspråk och de intressekonflikter som finns. Det är även viktigt att lyfta in friluftslivets behov och perspektiv i detta sammanhang då det kan finnas synergier men också en del målkonflikter som synliggörs i planeringen.

En landskapsanalys i kustzonen, där bland annat den visuella kontakten med havet analyseras och redovisas utgör ett användbart underlag för samhällsplaneringen i kust- och havsområdet.

Intressekonflikter

Eftersom en grundläggande del i analysen av de temaområden som behandlas i den här delrapporten handlar om balansen mellan utveckling och bevarande så är det även viktigt att identifiera och konkretisera hur och var denna typ av potentiella intressekonflikter uppstår. Det är alltså ett annat område där fördjupad kunskap behövs, som naturligtvis också knyter an till samhällsplaneringen. Att identifiera och konkretisera intressekon-

flikter är en förutsättning för att kunna hantera dem på ett bra sätt. Synliggörandet av intressekonflikter underlättar också möjligheten att kunna lyfta in dessa olika perspektiv tidigt i en process, vilket i sig ger en god grund för bra lösningar. Ur ett turism- och besöksnäringsperspektiv så handlar det till stor del om att balansera ökad tillgänglighet till det maritima upplevelserummet med nödvändiga restriktioner för att bevara den unika kustmiljön.

Digitalisering

Som nämnts tidigare finns det ett en rad överlappningar mellan besöksnärings- och båtlivsfrågor. Ett fördjupningsområde som kan vara intressant ur såväl besöksnärings- som båtlivsperspektiv är möjligheterna med digitalisering. För besöksnäringen skulle digitalisering kunna bidra till större möjligheter till miljöhänsyn, minskade kostnader, bättre spridning av och tillgång till information med mera. Men det krävs att den digitala mognaden ökar i hela branschen och att kunskapen kring de regelverk, möjligheter och utmaningar som finns med digitaliseringen klargörs (SOU 2017:95). Det är även viktigt att hållbarhetsaspekterna vägs in när potentialen med digitalisering utreds så att digitaliseringen används för att förbättra såväl den miljömässiga som den sociala och ekonomiska hållbarheten.

Delningsekonomi

Digitaliseringen kan även ha stor potential för utvecklingen av ett hållbart båtliv. Den skulle exempelvis kunna underlätta utvecklingen av delningsekonomi inom besöksnäring och båtliv. Exempelvis skulle det inom båtlivet kunna förenkla båtpools eller hyrbåtstjänster såväl för företag som eller för privatpersoner. Kanske skulle digitalisering även kunna bidra till ett bättre nyttjande av befintliga båtplatser om platser som är lediga, för en längre eller kortare tid, kunde synliggöras och samlas i en och samma plattform. Det skulle även kunna möjliggöra att man kunde boka en båtplats i förväg, när man är på väg till en gästhamn och att ”vanliga” båtplatser som är lediga kan nyttjas som gästhamnsplatser. Dock behöver även kunskapen öka om vilka hinder som föreligger för utvecklingen av denna typ av tjänster. Exempelvis har en del båtklubbar och marinor restriktioner vad gäller andrahandsuthyrning av båtplatser och vilka som får ha tillgång till området, vilket kan göra det svårare att dela och hyra ut i andra hand.

En statlig utredning om delningsekonomin färdigställdes 2017 (SOU 2017:26). Utredningen slår fast att delningsekonomin fortfarande är i ett tidigt skede och föreslår att Konsumentverket bör få i uppdrag att fortsätta följa branschen, bland annat med fokus på “insatser som kan förtydliga användarnas ställning i delningsekonomin”. Denna utredning kan utgöra ett underlag i ett fortsatt arbete med delningsekonomi inom besöksnäring och båtliv.

Båtlivets utveckling

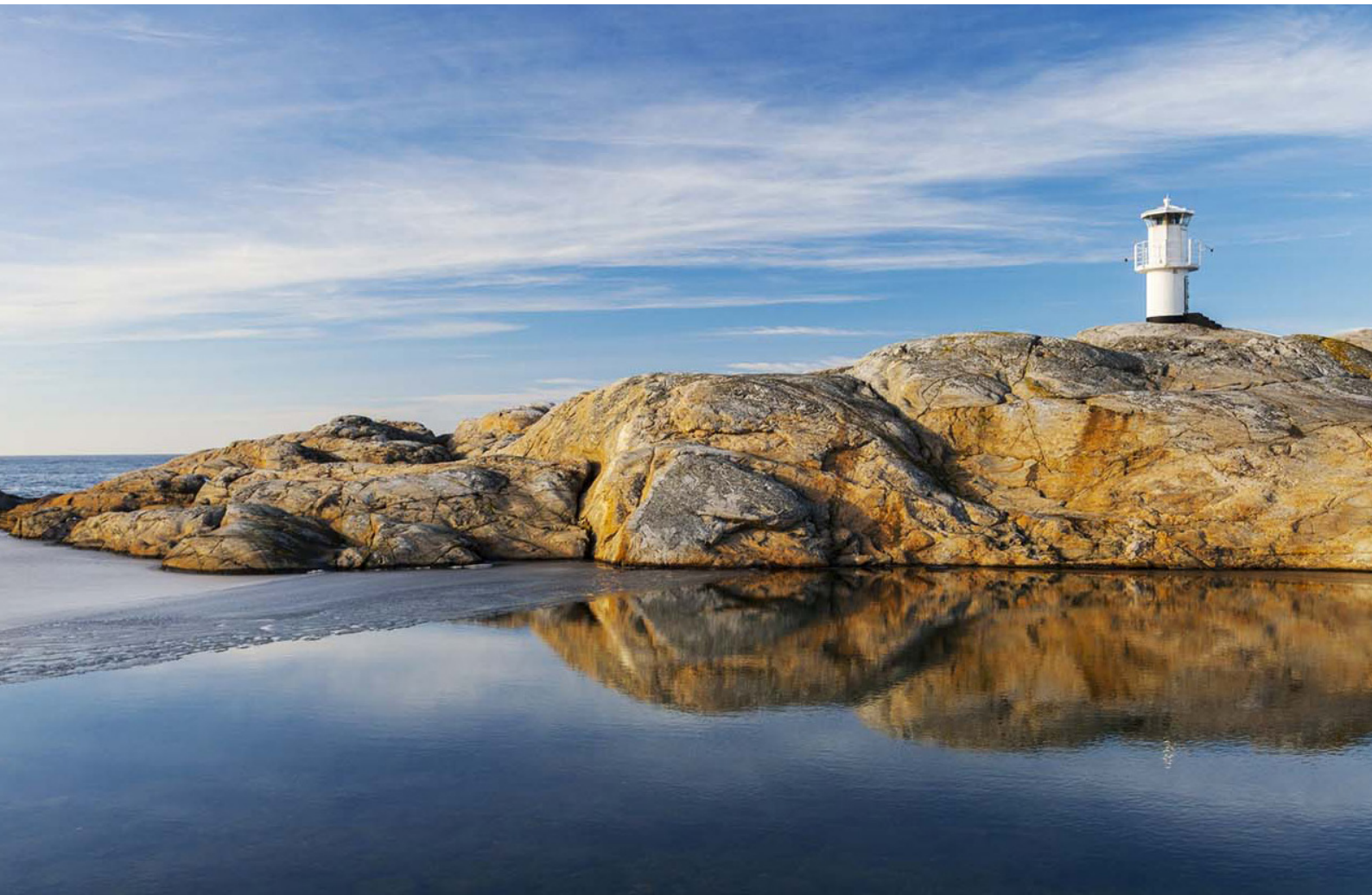
Ett annat område för fördjupning och utveckling är frågan om eldrift för båtar. Det ökar på riktigt små utombordare men det kommer att krävas infrastruktur med laddstolpar både på land och till sjöss om det ska slå på de större båtarna. Eftersom laddstolpar är under uppbyggnad för bilar, kan det antas ta lite längre tid innan båtsidan har hunnit ikapp.

En tanke är att hybridlösningar utvecklas först, precis som på bilsidan. Även här behövs mer kunskap kring hur marknaden ser ut och vilka förutsättningar som finns för utveckling av infrastruktur med mera.

Frågan om båtförvaring på land även under säsong behöver studeras ytterligare. Hur stora är möjligheterna att skapa lösningar som innebär sjösättning av båten just då den skall nyttjas? Finns behov och efterfrågan av den typen av lösningar? I vilken utsträckning medför det bättre nyttjande av befintliga hamnar och minskat behov av nya eller utbyggnad av befintliga hamnar?

Samverkan

Avslutningsvis vill arbetsgruppen för Upplevelser lyfta fram behovet av samverkan för att möta de utmaningar som en utvecklad besöksnäring i kustzonen står inför. En viktig samverkansplattform för besöksnäringen inom projektets område är Turistrådet Västsverige, vars uppdrag är att utveckla och marknadsföra Västsverige (Västra Götalands län) som destination. Där finns mandat att jobba på en strategisk nivå med utveckling av besöksnäringsfrågor. Mat, natur och kultur är tre av de tematiska områden som Turistrådet lyfter fram som profilerar och positionerar Västsverige i jämförelse med andra. Ett annat exempel på en drivande samverkansplattform är Ett enat Bohuslän som samlar Bohusläns kommuner (11st) och besöksnäringens aktörer kring utvecklingen av Bohuslän som destination. Samverkan behöver också fördjupas inom de områden som överlappar, påverkar och påverkas av besöksnäringen och båtlivsfrågorna. Exempelvis mellan de aktörer som arbetar med kust- och havsplanering och de som driver hamnverksamhet.



Källförteckning

Boverket 2018. PBL Kunskapsbanken, Översiktsplanering vid kust och hav. https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/allmanna-intressen/hav/

CIA World Factbook, 2017

Davidson, R., & Maitland, R. (1997). Tourism destinations. Hodder & Stoughton.

EU Kommissionen, 2014. A European Strategy for more Growth and Jobs in Coastal and Maritime Tourism.

Husbilsdestination Sverige. Hämtad 2012-12-12 https://www.husbilsdestinationsverige.se/sv/Husbilsdestinationsverige/

Husbilsdestination Sverige. Ställplats. Hämtad 2012-12-12: https://www.husbilsdestinationsverige.se/sv/Husbilsdestinationsverige/stallplats/

Larson, M., Lindström, K., & Lundberg, E. Rapport 1 Framtidskuster Bohuslän.

Lundberg, E. (2015). Maritim besöksnäring i Västra Götaland–definition och värde. Centrum för Turism, Göteborg, Sweden: University of Gothenburg.

Länsstyrelsen Västra Götalands Län. Broschyr. Hänsynsområden. Hämtad 2018-12-11: https://www.lansstyrelsen.se/download/18.6ae610001636c-9c68e536dd6/1529565578810/hansynsomraden.pdf

Maritima klustret, Västra Götalandsregionen. Projekt Scary Seafood. Senast uppdaterad 2018-04-12: http://www.maritimaklustret.se/projekt/scary-seafood/om-projektet/

Mowforth, M., & Munt, I. (2015). Tourism and sustainability: Development, globalisation and new tourism in the third world. Routledge.

Naturvårdsverket 2018. Friluftslivets värden. Sidan senast uppdaterad: 2018-08-15 https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Friluftsliv/Friluftslivets-varden/

Orams, M. (2002). Marine tourism: development, impacts and management. Routledge.

Orams, M. B., & Lück, M. (2014). Coastal and marine tourism. The Wiley Blackwell companion to tourism, 479-489.

Reform travel 2018. Island uppmärksammar hållbar turism. Hämtad September 2018: https://reformtravel.se/island-och-hallbar-turism/)

SOU 2017:95. Ett land att besöka - En samlad politik för hållbar turism och växande besöksnäring. Näringsdepartementet.

SOU 2017:26. Delningsekonomi på användarnas villkor. Finansdepartementet.

SKL Sveriges Kommuner och Landsting. Nyckeltal besöksnäring kommuner. https://skl.se/download/18.6448fc93158becbb77f19038/1481034931560/SKL-Nyckeltal-besoksnaring-kommuner.pdf

Sveriges Kommuner och Landsting 2018. Vägval för framtiden 3 – UTMANINGAR FÖR DET KOMMUNALA UPPDRAGET MOT ÅR 2030. Hämtad oktober 2018: https://skl.se/download/18.11bdf6001624d35f343945e1/1522164725619/V%C3%A4gval-f%C3%B6r-framtiden-3-omv%C3%A4rldsanalys-2018.pdf

SweBoat 2018. Fakta om båtlivet 2018. Hämtad november 2018. file:///C:/Users/idl/Downloads/Fakta_om_b%C3%A5tlivet_2018_webb.pdf

Syssner, J. (2012). Världens bästa plats?: platsmarknadsföring, makt och medborgarskap. Nordic academic press.

Tillväxtverket 2017. Fakta om svensk turism. Hämtad oktober 2018: https://tillvaxtverket.se/download/18.7e283a4316443177d3d6644b/1530862475122/Fakta%20om%20svensk%20turism%202017.pdf

Turistrådet Västsverige (2017?), https://www.vastsverige.com/contentassets/c7ea5f2c2e5d41149372121e4007440b/inkvarteringsstatistik---helar-2017.pdf

Turistrådet Västsverige affärsplan 2018-2020. Hämtad 2018-12-12: https://www.vastsverige.com/globalassets/affarsplan-2018-2020.pdf

Visit Sweden. 2017. Marknadsprofil Kina. Hämtad 2018-12-12: https://corporate.visitsweden.com/utlandsmarknader/kina/

Västra Götalandsregionen (2013). VG2020 - strategi för tillväxt och utveckling. Senast uppdaterad: 2018-04-06
https://www.vgregion.se/regional-utveckling/sa-styrs-regional-utveckling/strategi-for-tillvaxt-och-utveckling/

Bilaga 1. Berörda aktörer

- 8-fjordar
- Bohusläns muséum
- Business Region Göteborg
- Bohuskustens vattenvårdsförbund
- Boverket
- dykarna.nu
- Ett enat Bohuslän
- Fiskekommunerna
- Friluftsfrämjandet
- Företagarna (lokala föreningar)
- GKSS m fl
- Göteborg & co
- Hamnägare, lokala hamnförvaltare (uppdrag till Ramböll)
- Havs- och vattenmyndigheten
- Hembygdsförbund (Bohusläns-, Göteborgs-, Hallands-)
- Husbehovsfiskarna
- Svenska kanotförbundet
- Kryssarklubben
- Livräddningssällskapet
- Lokala företagarföreningar
- Lokala paddlingsklubbar/kanotklubbar
- Länsstyrelsen i Hallands län
- Länsstyrelsen i Västra Götalands län
- Maritimt i Väst
- ”Motorbåtssport”
- Naturskyddsföreningen (Bohuslän samt lokala kretsar)
- Region Halland
- Ren och attraktiv kust
- SCR (camping) ”Ställplatsexpert”? Lars Erik?
- Sjöfartsverket
- Sportfiskarna
- Statens Fastighetsverk
- STF
- Svenska båtunionen
- Svenska fyrsällskapet
- Svenska seglarförbundet
- Svenska sportdykarförbundet
- Svenska turistföreningen
- Sweboat
- Södra Bohuslän Turism
- Tillväxt Norra Bohuslän
- Trafikverket
- Turistrådet Västsverige, turistbolag, kommunernas turistenheter
- Universitet och högskola
- Vattenrådet för Bohuskusten
- Visita
- Västkuststiftelsen
- Västsvenska handelskammaren
- Västtrafik
- Västra Götalandsregionen - Maritima klustret
- Västra Götalandsregionen - Västarvet

Göteborgsregionen (GR) består av 13 kommuner som har valt att jobba tillsammans. Vi driver utvecklingsprojekt, har myndighetsuppdrag, forskar, ordnar utbildningar och är storstadsregionens röst i Västsverige, bland mycket annat. I våra nätverk träffas politiker och tjänstepersoner för att utbyta erfarenheter, bolla idéer och besluta om gemensamma satsningar. Allt för att regionens en miljon invånare ska få ett så bra liv som möjligt.

GÖTEBORGS REGIONEN

www.goteborgsregionen.se